

# Zpoplatnění pozemních komunikací v Česku po roce 2029

srpen 2024



Ministerstvo dopravy

# 1. Obsah

---

1.	Obsah.....	2
2.	Manažerské shrnutí .....	4
3.	Úvod do problematiky .....	6
3.1.	Definice základních pojmů.....	6
3.2.	Účel a cíle dokumentu .....	7
3.3.	Stávající systém zpoplatnění pozemních komunikací .....	8
3.4.	Základní cíle zpoplatnění .....	10
3.5.	Komparativní analýza systémů zpoplatnění ve vybraných zemích EU.....	12
4.	Rozsah zpoplatněné sítě .....	13
4.1.	Dálnice .....	13
4.2.	Silnice I. třídy .....	13
4.3.	Silnice II. a III. třídy.....	14
4.4.	Výhled rozšiřování sítě zpoplatněných komunikací po roce 2029 .....	15
4.5.	Zpoplatnění intravilánů.....	16
4.6.	Objíždění.....	18
5.	Vozidla v systémech zpoplatnění.....	19
5.1.	Kategorie vozidel do 3,5 t .....	19
5.2.	Kategorie vozidel nad 3,5 t .....	19
6.	Technologie zpoplatnění.....	21
6.1.	Způsob zpoplatnění vozidel do 3,5 t.....	21
6.2.	Způsob zpoplatnění vozidel nad 3,5 t.....	23
7.	Poplatky za užití zpoplatněných pozemních komunikací.....	25
7.1.	Právní základ zpoplatnění pozemních komunikací .....	25
7.2.	Časový poplatek pro vozidla do 3,5 t.....	29
7.3.	Mýtné pro vozidla nad 3,5 t a jeho sazby .....	30
7.4.	Podpora ekologických vozidel.....	34
8.	Organizační modely zpoplatnění .....	36
8.1.	Stávající řešení .....	36
8.2.	Posouzení možnosti sloučení obou systémů zpoplatnění .....	39
8.3.	Navrhované řešení po roce 2029.....	40
8.4.	Zvláštní formy úhrady mýtného.....	46
9.	Kontrola dodržování, monitoring a hodnocení efektivity zpoplatnění pozemních komunikací ....	49
9.1.	Enforcement .....	49
9.2.	Automatizace kontroly a vymáhání časového poplatku .....	50
9.3.	Enforcement na silnicích II. a III. třídy .....	50
9.4.	Monitoring a SLA .....	51
9.5.	Kontrola ze strany Supervizora .....	52
9.6.	Návrh role Supervizora po roce 2029 .....	53
10.	Posouzení nezbytnosti legislativních změn .....	54

10.1.	Zpoplatnění pozemních komunikací jiných než ve vlastnictví státu .....	54
11.	Dopady navrhovaných změn na zainteresované subjekty.....	58
11.1.	Dopady na subjekty mimo resort dopravy .....	58
11.2.	Dopady na subjekty v resortu dopravy.....	59
12.	Zdrojová data, podklady, právní předpisy.....	61
12.1.	Zdrojová data a podklady .....	61

#### Seznam obrázků

Obrázek 1:	Vývoj celkových příjmů z časového zpoplatnění .....	11
Obrázek 2:	Vývoj celkových příjmů z výkonového zpoplatnění.....	11
Obrázek 3:	Plán dostavby dálniční sítě v Česku, zdroj: <a href="http://www.rsd.cz">www.rsd.cz</a> .....	13
Obrázek 4:	Architektura SEM.....	38

#### Seznam tabulek

Tabulka 1:	Porovnání výnosů a nákladů systému elektronické dálniční známky.....	8
Tabulka 2:	Porovnání výnosů a nákladů systému výkonového zpoplatnění.....	10
Tabulka 3:	Odhad nákladů na zpoplatnění dodatečného kilometru silnice včetně nákladů na enforcement .....	16
Tabulka 4:	Přehled vozokilometrů u nákladních vozidel dle hmotnostní kategorie za rok 2023.....	19
Tabulka 5:	Přehled předepsaného mýtného u nákladních vozidel (bez autobusů) dle hmotnostní kategorie za rok 2023 .....	20
Tabulka 7:	Porovnání vlastností jednotlivých organizačních modelů .....	41

## 2. Manažerské shrnutí

---

Tento dokument popisuje aktuální stav zpoplatnění pozemních komunikací v Česku a odpovídá na možné otázky týkající se jeho vývoje po skončení období platnosti stávajících smluvních vztahů s dodavateli obou systémů zpoplatnění, které v Česku existují.

Otázkami, na které je v následujících kapitolách reagováno, jsou zejména tyto:

- Mělo by dojít k výkonovému zpoplatnění i pro vozidla pod 3,5 tuny?

Výkonové zpoplatnění pro osobní vozidla není z hlediska unijního práva povinné a jeho zavedení se v rámci národního systému zpoplatnění v Česku neplánuje (více viz kapitola 6.1.1).

- Měl by se rozšířit okruh zpoplatněných vozidel (například o motocykly a zvláštní vozidla)?

S rozšířením okruhu zpoplatněných vozidel o motocykly se nepočítá (viz kapitola 5.1.1). Na druhou stranu se však doporučuje zpoplatnění vybraných zvláštních vozidel (viz kapitola 5.2.2).

- Měly by být zavedeny krajské dálniční známky?

Se zavedením krajských dálničních známek se nepočítá. Vzhledem k primárně fiskálnímu cíli zpoplatnění by při zavedení krajských dálničních známek došlo ke snížení výběru finančních prostředků určených pro výstavbu, modernizaci a údržbu dopravní infrastruktury (více viz kapitola 7.2.3).

- Měl by se rozsah zpoplatnění rozšířit i na pozemní komunikace jiných vlastníků, než je stát?

Navrhuje se, aby nový systém výkonového zpoplatnění po roce 2029 zpoplatnění nestátních komunikací umožnil a byla tomu přizpůsobena i právní úprava (více viz kapitoly 4.3, 9.3 a 10.1).

- Pokud ano, jaká by měla být výše mýtných sazeb na silnicích nižších tříd a místních komunikacích?

Výše sazeb je navrhována ve stejné výši jako u silnic I. třídy (viz kapitola 7.3.2).

- Dochází k objíždění zpoplatněných úseků po nezpoplatněných?

K objíždění zpoplatněných pozemních komunikací dochází pouze v omezeném rozsahu. Primárním důvodem využívání silnic nižší třídy tranzitní dopravou není obvykle zpoplatnění na jiné komunikaci, nýbrž volba nejvýhodnější trasy ze strany dopravců (více viz kapitola 4.6).

- Měla by se změnit současná struktura sazeb zpoplatnění?

Mýtné sazby se budou i nadále řídit principy, které jsou stanoveny v unijním právu (Směrnice Euroviněta) a budou i nadále stanoveny podle kategorie vozidla, počtu náprav a hmotnosti vozidla nebo jízdní soupravy, kategorie pozemní komunikace a emisní třídy EURO a emisní třídy CO<sub>2</sub>. Neočekává se zásadní změna struktury sazeb, budou pouze důsledněji využívány možnosti této směrnice ve vztahu k vozidlům s více nápravami a větší celkovou hmotností (viz kapitola 7.3.2).

- Měl by být systém SEM více využíván pro regulaci dopravy?

Zpoplatnění má jen omezenou regulační funkci ve smyslu motivace k přechodu na jiný dopravní mód, a to i s ohledem na limity stanovené evropskými předpisy (viz kapitola 3.4.2).

- Měla by být data o pohybu vozidel podléhajících výkonovému zpoplatnění šířeji využívána?

V rámci nového systému po roce 2029 je navrženo zajistit systematický sběr dat ze SEM do centrálního datového skladu nebo jiného podobného úložiště (viz kapitola 9.4).

- Měly by být zpoplatněny intravilánové úseky pozemních komunikací?

Až na výjimky v podobě vybraných silnic pro motorová vozidla se nepočítá se zpoplatněním intravilánových úseků pomocí SEM. Pro regulaci vjezdu do center měst lze využít i jiné v současnosti již platné nástroje v podobě nízkoemisních zón nebo zpoplatnění vjezdu do vymezené části obce (podrobněji rozvedeno v kapitole 4.5).

- Měl by systém výkonového zpoplatnění umožnit širší zapojení EETS poskytovatelů?

Ano, s větším zapojením poskytovatelů evropské služby elektronického mýtného se počítá (podrobněji o této službě viz kapitola 8.4.1).

- Měly by být zavedeny automatizovaná kontrola a vymáhání časového poplatku?

S ohledem na dosavadní zkušenosti s kontrolou, míru páchání příslušných přestupků, potřebnost legislativních změn a náklady spojené se zavedením automatizovaného systému se s jeho zavedením prozatím nepočítá (více viz kapitola 9.2).

- Jaký by měl být charakter časového poplatku a mýta?

Dokument podrobně analyzuje alternativy přístupu k charakteru časového poplatku a mýta se závěrem, že stávající přístup k této problematice nepřináší zásadní komplikace a že případná změna přístupu by vyvolala významně zvýšené nároky na dotčené subjekty (podrobněji viz kapitola 7.1).

- Měly by být spojeny systémy zpoplatnění?

Případné sloučení by znamenalo zásadní zásah do fungování systémů zpoplatnění a rolí zúčastněných subjektů, včetně zásadních legislativních změn. Přínosy takového kroku nebyly vyhodnoceny jako dostatečné, aby takovouto změnu ospravedlnily (více viz kapitola 8.2).

### 3. Úvod do problematiky

#### 3.1. Definice základních pojmů

##### Subjekty v systému zpoplatnění

MD Ministerstvo dopravy ministerstvo	Ministerstvo dopravy je ústředním orgánem státní správy ve věcech dopravy a je mu svěřen výkon působnosti státu ve věci zpoplatnění pozemních komunikací.
ŘSD Ředitelství silnic a dálnic provozovatel SEM	Ředitelství silnic a dálnic s. p. je státní podnik založený ministerstvem k výkonu správy dálnic a silnic I. třídy a k zajištění jejich výstavby. Zároveň plní funkci provozovatele SEM.
SFDI Státní fond dopravní infrastruktury	Státní fond dopravní infrastruktury je zákonem ustanovený fond, jehož účelem je mj. financování výstavby, modernizace, oprav a údržby silnic a dálnic. SFDI také zajišťuje výběr časového poplatku a je příjemcem peněžních prostředků získaných ze zpoplatnění.
CENDIS	CENDIS, s. p. je státní podnik, který pro svoje účely zřídilo MD jako své Centrum dopravních informačních systémů. Vykonává mj. supervizi SEM a je provozovatelem IS EDAZ.
dodavatel SEM	Dodavatelem SEM se rozumí subjekt, který pro ŘSD zajišťuje provoz systému elektronického mýta. Od 1. 12. 2019 jím je sdružení společností CzechToll s.r.o. a SkyToll, a.s.
Celní správa	Celní správa je soustava správních orgánů, jejímž cílem je ochrana ekonomických zájmů Česka a která vykonává dílčí činnosti kontroly časového i výkonového zpoplatnění.
Policie ČR	Policie ČR je ozbrojený sbor vykonávající mj. kontrolu úhrady časového poplatku.
Jiní vlastníci PK	Jinými vlastníky PK se rozumí kraje jako vlastníci silnic II. a III. třídy případně města jako vlastníci místních komunikací I. třídy.

##### Vozidla v systému zpoplatnění

Vozidlo do 3,5 t vozidlo v systému časového zpoplatnění	Vozidlem do 3,5 t se ve smyslu § 21 zákona o pozemních komunikacích rozumí silniční motorové vozidlo nejméně se čtyřmi koly, jehož největší povolená hmotnost činí nejvýše 3,5 tuny.
Vozidlo nad 3,5 t vozidlo v systému elektronického mýtného	Vozidlem nad 3,5 t se ve smyslu § 22 zákona o pozemních komunikacích rozumí silniční motorové vozidlo nejméně se čtyřmi koly, jehož největší povolená hmotnost činí více než 3,5 tuny.

##### Systémy zpoplatnění

EDAZ elektronická dálniční známka	Systém časového zpoplatnění neboli EDAZ je informační systém veřejné správy, který provozuje CENDIS za podmínek stanovených SFDI a jehož prostřednictvím dochází k úhradě časového poplatku.
SEM systém elektronického mýta	Systém elektronického mýtného je informační systém veřejné správy, který slouží k zajištění úhrady mýtného, kontrole jeho úhrady a evidenci údajů o mýtném.
EETS evropská služba elektronického mýtného	Evropská služba elektronického mýtného je soubor činností a služeb, které umožňují snadnou propojitelnost systémů elektronického mýtného alespoň ve 4 členských státech Evropské unie ve smyslu § 22b zákona o pozemních komunikacích.

## Právní předpisy

Směrnice Euroviněta	Směrnice Evropského parlamentu a Rady 1999/62/ES ze dne 17. června 1999 o výběru poplatků za užívání pozemních komunikací vozidly
Zákon o pozemních komunikacích	Zákon č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů
Nařízení vlády k mýtu	Nařízení vlády č. 240/2014 Sb., o výši sazeb mýtného, slevě na mýtném a výši odměny za poskytování evropské služby elektronického mýtného, ve znění pozdějších předpisů (dle znění předpisu účinného od 1. 7. 2024)

## Ostatní pojmy

enforcement	Enforcement označuje souhrn procesů a činností zaměřených na kontrolu řádného výběru časového poplatku nebo mýtného.
zpoplatnění	Zpoplatnění je zákonem stanovené omezení obecného užívání pozemních komunikací v Česku formou povinnosti uhradit za takové užívání poplatek za určité časové období nebo ujetou vzdálenost.
unijní právo	Právo Evropské unie je nezávislý právní systém Evropské unie, který má před národními právními systémy aplikační přednost.

## 3.2. Účel a cíle dokumentu

Tento dokument si klade za cíl položit a následně zodpovědět základní otázky týkající se zpoplatnění pozemních komunikací po roce 2029. Stejně tak zhodnotit stávající systémy zpoplatnění pozemních komunikací, tj. EDAZ pro vozidla do 3,5 t a SEM pro vozidla nad 3,5 t a navrhnout případné změny ve způsobu a rozsahu tohoto zpoplatnění.

Zpoplatnění pozemních komunikací v obou systémech je zajišťováno dodavatelsky, tedy jsou uzavřeny smlouvy s provozovateli těchto systémů, kdy současná smlouva s dodavatelem SEM končí 30. 11. 2029 a smlouva s dodavatelem EDAZ končí 31. 12. 2024, s tím, že v letošním roce se předpokládá její prodloužení do 30. 11. 2029.

Jakkoliv se může zdát, že do konce roku 2029 zbývá na začátku roku 2024 ještě dostatečný časový prostor, podrobnějším rozpracováním jednotlivých nezbytných kroků dospělo Ministerstvo dopravy k poznání, že časové rezervy pro přijetí změn v koncepci a organizaci zpoplatnění pozemních komunikací jsou již minimální. V případě, že nedojde k včasnému přijetí klíčových rozhodnutí, která mají být přijata na základě tohoto dokumentu, hrozí, že se stát potažmo Ministerstvo dopravy a jeho jednotlivé resortní organizace dostanou do časové tísně, jejímž důsledkem by v nejhorším případě byla až neschopnost vybírat finanční prostředky ze zpoplatněných pozemních komunikací. Je třeba jednoznačně určit směr, kterým se mají v následujících letech ubírat kroky vedoucí k včasnému zasmluvnění jednotlivých dodávek, které jsou pro fungování obou systémů zpoplatnění užívání pozemních komunikací nezbytné. Tento dokument má být projednán a schválen vládou České republiky v druhém čtvrtletí roku 2024. V návaznosti na tento krok budou následně předloženy potřebné legislativní návrhy, které budou právě v souladu s cíli vytyčenými tímto dokumentem.

V souladu s Dopravní politikou ČR pro roky 2021–2027 s výhledem do roku 2050 je základním cílem České republiky udržení funkčnosti elektronických systémů zpoplatnění v dlouhodobém horizontu, tj. nejméně do roku 2040, spíše však až k roku 2050, jelikož v současné době nejsou zřejmé žádné jiné nástroje, kterými by měl být tento zdroj finančních příjmů nahrazen. Dokument pojmenovává

příležitosti a hrozby, které vyplývají z realizace rozsáhlejších změn v obou systémech zpoplatnění a ve výsledku stanovuje požadavky pro jejich fungování v dlouhodobém horizontu, tj. požadavky pro 30. léta 21. století. S ohledem na robustnost obou systémů dokument cílí spíše na postupnou evoluci obou systémů zpoplatnění spíše než na provedení revoluce v oblasti zpoplatnění pozemních komunikací, jelikož revoluční řešení s sebou vždy přináší zásadní rizika nepředvídatelnosti následného vývoje, a je zřejmé, že veřejné rozpočty se bez inkasa z obou systému již neobejdou.

### 3.3. Stávající systém zpoplatnění pozemních komunikací

Zpoplatnění obecného užívání pozemních komunikací je zakotveno v § 20 a násl. zákona o pozemních komunikacích, kde se zpoplatnění dělí na „časový poplatek“, který začal být v Česku vybírán v roce 1995, a „mýtné“ (dále v dokumentu též jako „mýto“), které začalo být vybíráno od roku 2007.

V současné době podléhají časovému poplatku vozidla do 3,5 t a mýtnému vozidla nad 3,5 t.

#### 3.3.1. Základní premisy časového zpoplatnění

Zpoplatnění dálnic a rychlostních silnic v Česku pro motorová vozidla bylo zavedeno k 1. 1. 1995 novelou silničního zákona (zákon č. 134/1994 Sb., kterým se mění a doplňuje zákon č. 135/1961 Sb., o pozemních komunikacích (silniční zákon), ve znění pozdějších předpisů), kterou byl zaveden poplatek za kalendářní rok, jehož výše se odvíjela od hmotnosti motorového vozidla na tři kategorie a) o celkové hmotnosti vozidla do 3,5 t za 400 Kč, b) o celkové hmotnosti nad 3,5 t do 12 t za 1000 Kč, c) o celkové hmotnosti nad 12 t za 2 000 Kč.

V průběhu let se výše časového poplatku navýšovala a měnila se i jeho struktura. Od roku 2010 je časový poplatek určen pro silniční motorová vozidla nejméně se čtyřmi koly s největší povolenou hmotností do 3,5 tuny s dílčími výjimkami a úlevami, které jsou v čase proměnné.

Výběr časového poplatku zajišťuje dle § 21a odst. 1 zákona o pozemních komunikacích Státní fond dopravní infrastruktury, který od 1. 1. 2021 zavedl pro výběr časového poplatku elektronický systém časového zpoplatnění namísto letitého systému dvoudílných nalepovacích časových kupónů. Rozsah sítě zpoplatněných komunikací časovým poplatkem je uveden v kapitole 4.

Celkový příjem z prodeje časových poplatků Státního fondu dopravní infrastruktury za rok 2023 činil 6 493 558 115 Kč, z čehož významná část (88,7 %) byla realizována prostřednictvím internetového portálu edalnice.cz. Roční provozní náklady a náklady na rozvoj systému v roce 2023 byly ve výši 193 745 000 Kč, což je 2,98 % z celkových příjmů. Vyšší náklady v roce 2023 byly způsobeny vyššími výdaji na rozvoj systému mimo jiné v souvislosti se zaváděním jednodenních dálničních známek. Výběr časového poplatku za užití zpoplatněných úseků pozemních komunikací je v současné době velice efektivní, což dokládá nákladovost celého systému, jak ukazuje následující tabulka:

Tabulka 1: Porovnání výnosů a nákladů systému elektronické dálniční známky

	Výše výnosů za rok	Výše nákladů za rok (investiční)	Výše nákladů za rok (neinvestiční)	Nákladovost (celková)
2023	6 493 558 tis. Kč	14 509 tis. Kč	179 236 tis. Kč	2,98 %
2022	5 851 700 tis. Kč	10 100 tis. Kč	145 023 tis. Kč	2,65 %
2021	5 467 020 tis. Kč	15 978 tis. Kč	130 048 tis. Kč	2,47 %

Pro pořízení systému EDAZ byla v rámci resortu dopravy zvolena horizontální spolupráce (dle § 12 zákona č. 134/2016 Sb., o zadávání veřejných zakázek). Smlouva o vybudování, rozvoji a provozu EDAZ je uzavřena mezi SFDI a státním podnikem CENDIS.

Budoucí požadavky na rozvoj systému budou zohledňovat vývoj intenzit automobilové dopravy, které do roku 2040 dle Technických podmínek TP 225 budou růst v rozsahu 10 až 25 % u osobních a lehkých nákladních vozidel v závislosti na druhu komunikace a konkrétních podmínkách v jednotlivých krajích. Z hlediska nároků na stávající systém časového zpoplatnění se však neočekává, že by tento růst dopravních výkonů vyvolal potřebu zásadní změny systému.

Limitujícím faktorem pro systémovou úpravu EDAZ může být budoucí unijní legislativa, a to v případě, že by v budoucnu převládl v rámci EU příklon k výkonovému zpoplatnění i u vozidel do 3,5 t.

#### Základní premisy časového zpoplatnění:

- Fiskální nástroj pro efektivní výběr prostředků na financování výstavby a provozu silniční sítě
- Nízká nákladovost systému
- Uživatelská přívětivost
- Platba za užití zpoplatněné pozemní komunikace v čase a nikoli za ujetou vzdálenost

#### 3.3.2. Základní premisy výkonového zpoplatnění

---

Výkonové zpoplatnění pozemních komunikací bylo do českého právního řádu zavedeno zákonem č. 80/2006 Sb., kterým byl novelizován zákon o pozemních komunikacích.

V roce 2004 a 2005, kdy bylo připravováno zadání pro první systém výkonového zpoplatnění v Česku, nebylo poznání v této oblasti na dostatečné úrovni, chyběly potřebné technické normy a předpisová základna pro přípravu zadávací dokumentace. Přesto se povedlo elektronický systém výkonového zpoplatnění spustit k 1. 1. 2007, a to na bázi mikrovlnné technologie, na 949,9 km zpoplatněné sítě pozemních komunikací u silničních motorových vozidel s největší povolenou hmotností nad 12 tun. Od 1. 1. 2010 pak bylo výkonové zpoplatnění rozšířeno pro silniční motorová vozidla nad 3,5 tuny.

Zavedení a provozování výkonového zpoplatnění v Česku lze rozdělit do dvou základních období. Zprvé se jedná o systém elektronického mýta provozovaný v letech 2007–2016 (Elektronický systém výkonového zpoplatnění – ESVZ) založený na mikrovlnné technologii s následným prodloužením do 30. 11. 2019. Zadruhé se jedná o stávající SEM účinný od 1. 12. 2019 s předpokladem svého fungování do 30. 11. 2029, který pracuje na bázi satelitní technologie a jehož dodavatel byl vybrán na základě jednacího řízení s uveřejněním dle zákona č. 134/2016 Sb., o zadávání veřejných zakázek. Tento systém byl poprvé významně upraven k 1. 1. 2021, kdy došlo k zavedení tříšložkové struktury (poplatek za užití pozemní komunikace, poplatek za hluk a poplatek za emise) mýtných sazeb a následně k 1. 3. 2024, kdy došlo k zavedení tzv. čtvrté složky mýtného, tj. poplatku za emise CO<sub>2</sub>.

Pokud jde o příjmy z výkonového zpoplatnění, kdy dnes jsou zpoplatněny jak dálnice, tak i vybrané silnice I. třídy, tak příjmy ze zpoplatněných dálnic tvoří 89 % z celkových příjmů. Zpoplatnění dálnic je tedy z fiskálního hlediska klíčové. I v budoucnu se počítá s tím, že bude pro vozidla nad 3,5 t zpoplatněna celá dálniční síť.

Porovnání výnosů a nákladů systému výkonového zpoplatnění ukazuje následující tabulka.

Tabulka 2: Porovnání výnosů a nákladů systému výkonového zpoplatnění

Rok	Výše výnosů za rok	Výše nákladů za rok (investiční)	Výše nákladů za rok (neinvestiční)	Nákladovost (celková)
2023	14 342 632 tis. Kč	289 474 tis. Kč	1 168 892 tis. Kč	10,17 %
2022	14 849 191 tis. Kč	839 608 tis. Kč	1 149 892 tis. Kč	13,39 %
2021	14 193 864 tis. Kč	761 888 tis. Kč	1 070 120 tis. Kč	12,91 %

#### Premisy výkonového zpoplatnění:

- Fiskální nástroj pro efektivní výběr prostředků na financování výstavby a provozu silniční sítě
- Nízká nákladovost systému
- Uživatelská přívětivost
- Interoperabilita (EETS)
- Regulační nástroj pro snižování emisí a podporu vozidel s nižšími nebo nulovými emisemi
- Platba za ujetou vzdálenost

### 3.4. Základní cíle zpoplatnění

---

#### 3.4.1. Fiskální cíle zpoplatnění

Hlavní cíl zpoplatňování obecného užívání pozemních komunikací je fiskální, tj. úkolem je zajištění příjmů ze zpoplatnění pozemních komunikací pro jejich vlastníky, tzn. zlepšení celkové ekonomické stability financování dopravní infrastruktury prostřednictvím zdroje, který není přímo závislý na fiskální politice státu.

Jde o nástroj, kterým vlastníci pozemních komunikací mohou regulovat podmínky, za nichž je možné zpoplatnit obecné užívání pozemních komunikací, které je jinak v principu dle § 19 odst. 1 zákona o pozemních komunikacích bezplatné.

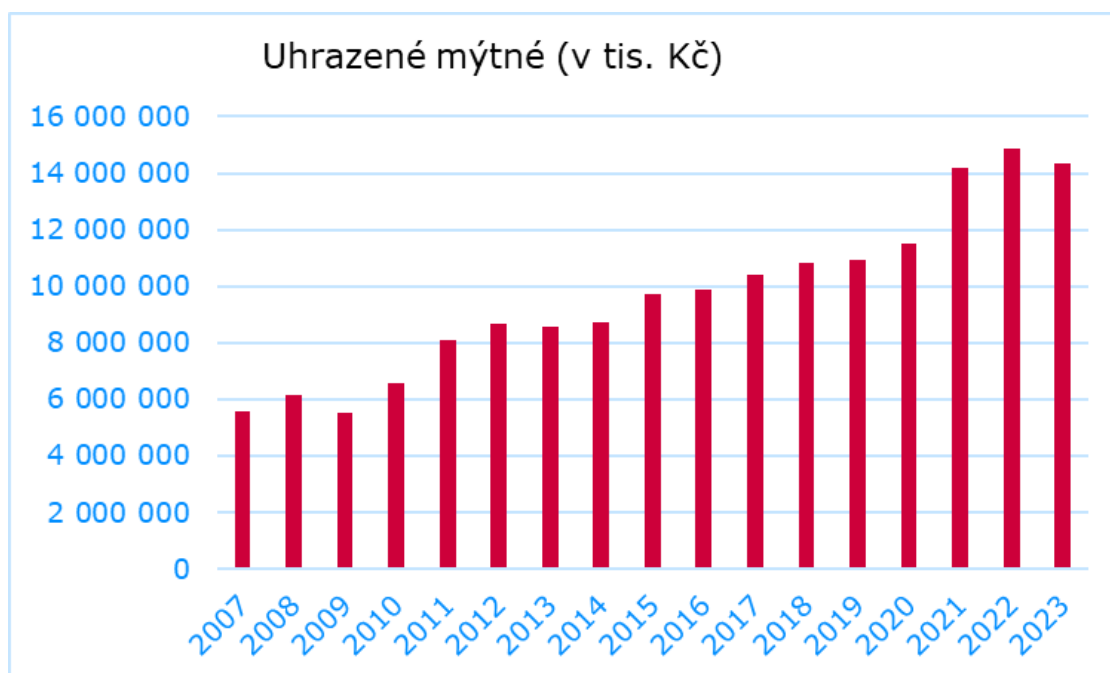
. Problematice zpoplatnění elektromobilů, resp. nízkoemisních vozidel, je věnována kapitola 7.4.

Podrobnější informace o zastoupení jednotlivých kategorií zpoplatněných vozidel a výši předepsaného mýta v současném systému jsou uvedeny v Přílohách č. 1 a 2.

Fiskální cíle zpoplatnění jsou stěžejní a mají mnohem větší důležitost, než regulační cíle (podrobněji v dalších kapitolách) a pro budoucí systémy zpoplatnění je třeba pracovat s touto základní premisou.



Obrázek 1: Vývoj celkových příjmů z časového zpoplatnění



Obrázek 2: Vývoj celkových příjmů z výkonového zpoplatnění

#### 3.4.2. Regulační cíle zpoplatnění

Regulační cíle zpoplatnění obecného užívání pozemních komunikací plynou ze samotného smyslu zákona o pozemních komunikacích, kdy resort dopravy reguluje právní úpravou a navazujícími prováděcími předpisy rozsah zpoplatnění a výši sazeb.

Zpoplatnění vybraných úseků může přímo nebo nepřímo ovlivnit chování řidičů, resp. provozovatelů, vozidel, a tedy může mít určitý vliv na regulaci dopravy na tuzemských komunikacích. Cílem regulace může být zajištění pozitivní motivace k využívání preferované sítě pozemních komunikací v Česku, potažmo zvýšení motivace k omezení využívání silniční nákladní dopravy s úmyslem podpory dopravy

železniční. Případná změna struktury a výše sazeb má ovšem své limity stanovené Směrnicí Euroviněta a vyšší regulační efekt lze tak uplatnit pouze v omezené míře.

Základní premisou, jak je uvedeno především v kapitole 4.6, je, že zpoplatnění vybraných úseků pozemních komunikací má omezený regulační efekt, mimo jiné i v souvislosti s tím, jaká pravidla je nutné uplatňovat při výběru zpoplatněných komunikací a při stanovení ceny zpoplatnění a způsobu provádění kontroly dodržování povinnosti úhrady příslušných poplatků.

### 3.5. Komparativní analýza systémů zpoplatnění ve vybraných zemích EU

Za účelem zajištění dostatečných podkladů pro přijetí odpovědného rozhodnutí ve věci otázek, které jsou řešeny v tomto dokumentu, byla rovněž zpracována komparativní analýza systémů zpoplatnění ve vybraných státech Evropské unie. Tato analýza je uvedena v Příloze č. 6.

V přístupech zpoplatnění pro osobní vozidla (vozidla do 3,5 t) se jednotlivé země významně liší. U tohoto typu vozidel převažuje časové zpoplatnění, ale některé země (např. Německo) dálniční poplatky pro osobní vozidla nevybírají, zatímco jiné (např. Polsko a Francie) využívají výkonového zpoplatnění zpravidla pomocí uzavřených systémů s mýtnicemi. Postupně se také zavádějí elektronické dálniční známky jako moderní forma platby za používání placených úseků zpoplatněných komunikací. V Česku je aktuálně využíván systém elektronické dálniční známky, který je v oblasti časového zpoplatnění tím nejmodernějším systémem.

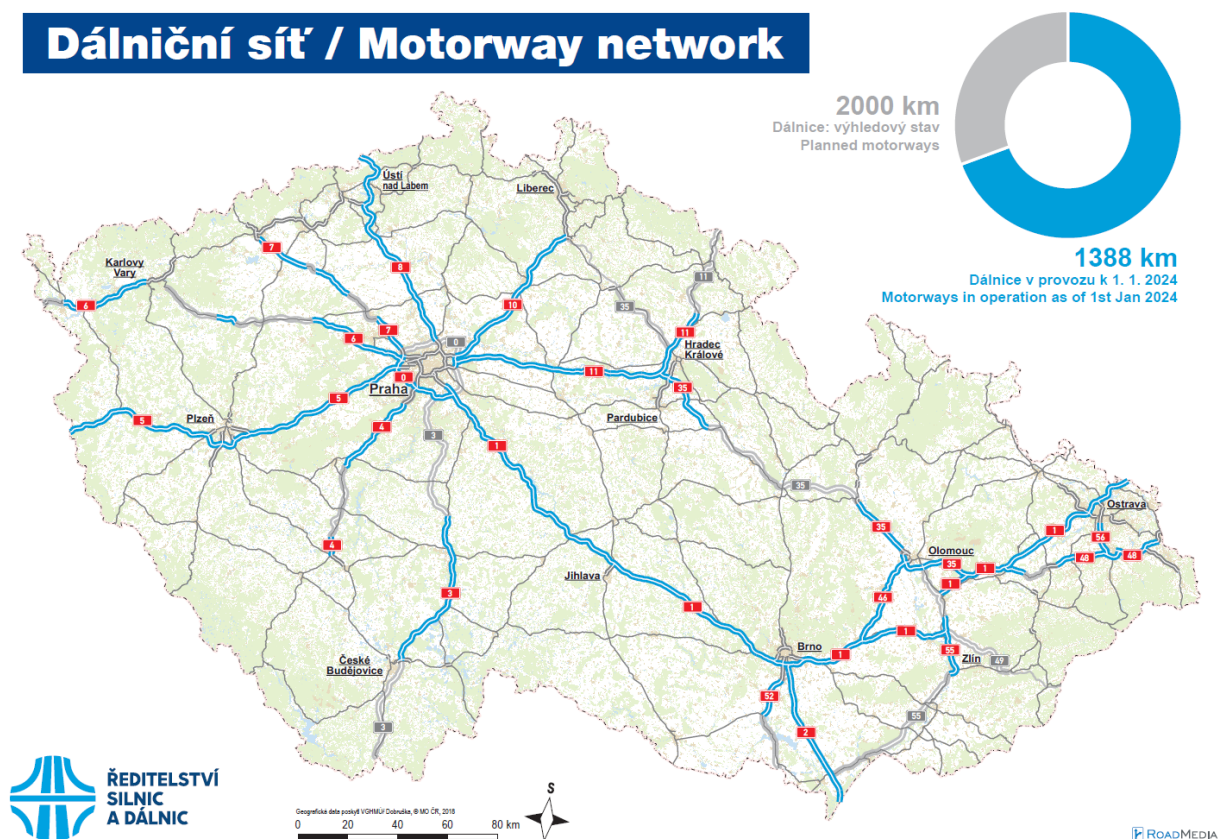
Zpoplatnění nákladních vozidel je ve většině zemí realizováno systémem výkonového zpoplatnění založeným na ujetých kilometrech a hmotnosti vozidla, doplněným o další parametry pro určení sazby za ujetý km. Zpravidla je využíván free flow systém, který pro určování polohy využívá palubní jednotku využívající systémy GNSS. Odlišnosti v jednotlivých zemích jsou především v otázce zpoplatnění intravilánů a aplikování DPH na mýtné. Princip a systém výkonového zpoplatnění v Česku se zásadně neodlišuje od přístupu v ostatních zemích.

## 4. Rozsah zpoplatněné sítě

### 4.1. Dálnice

V Česku bylo k 1. 1. 2024 celkem 1388 km dálnic. V režimu časového zpoplatnění jsou ze zpoplatnění vyjmuty vybrané úseky dálnic, které zahrnují především peážní úseky dálnic se silnicemi I. třídy, některé obchvaty větších měst případně krátké neucelené úseky dálniční sítě. V režimu výkonového zpoplatnění je systémově zpoplatněna celá dálniční síť bez výjimek. Průměrná intenzita dopravy na dálnicích v Česku je 29 tisíc vozidel za 24 hodin dle Celostátního sčítání dopravy 2020 (CSD2020).

Do roku 2033 se v souladu s dokumentem Dopravní sektorové strategie předpokládá rozšíření sítě dálnic o přibližně 600 kilometrů. Zpoplatněná síť se bude rozšiřovat postupně dle stavu přípravy a výstavby jednotlivých úseků dálniční sítě.



Obrázek 3: Plán dostavby dálniční sítě v Česku, zdroj: [www.rsd.cz](http://www.rsd.cz)

### 4.2. Silnice I. třídy

V Česku bylo k 1. 1. 2024 celkem 5747 km silnic I. třídy. Silnice I. třídy nepodléhají časovému zpoplatnění pro vozidla do 3,5 t. V současné době je výkonovým zpoplatněním pro vozidla nad 3,5 t zpoplatněno 1393 km, což je 24,2 % sítě silnic I. třídy. Průměrná intenzita dopravy na silnicích I. třídy činí 9 tisíc vozidel za 24 hodin dle CSD2020, což je třikrát méně než na dálnicích.

Síť silnic I. třídy podléhající výkonovému zpoplatnění pro vozidla nad 3,5 tuny se bude upravovat v souvislosti s dostavbou dálniční sítě, výstavbou obchvatů silnic I. třídy apod.

### 4.3. Silnice II. a III. třídy

---

V Česku bylo k 1. 1. 2024 celkem 14 700 km silnic II. třídy a 34 029 km silnic III. třídy. Tyto pozemní komunikace nejsou v současné době zpoplatněny ani časovým ani výkonovým zpoplatněním. Silnice II. třídy mají dle CSD2020 průměrnou intenzitu 3,9 tisíc všech vozidel za 24 hodin, což je téměř osmkrát méně než na dálnicích. U silnic III. třídy je dle CSD2020 průměrná intenzita 700 všech vozidel za 24 hodin, což je ve srovnání s dálnicemi více než čtyřicetkrát méně.

Výkonové zpoplatnění silnic II. a III. třídy pro vozidla nad 3,5 t je do budoucna v zásadě možné. Zpracování finanční analýzy výhodnosti výkonového zpoplatnění silnic II. a III. třídy po roce 2029 je limitováno nedostupností potřebných zdrojových dat, a to jak na straně nákladů, tak na straně výnosů zpoplatnění. Výše nákladů spojených se zpoplatněním silnic II. a III. třídy bude známa až po výběru nového dodavatele SEM, tj. ne dříve než v roce 2028.

Výkonové zpoplatnění silnic II. a III. třídy vyžaduje:

- potřebné úpravy právních předpisů,
- stanovení rozsahu zpoplatnění,
- nastavení úhradového modelu a
- určení subjektů, které rozhodnou o výše uvedených bodech.

Výkonové zpoplatnění silnic II. a III. třídy dosud nebylo doporučováno z důvodu absence významnější ekonomické výhodnosti v rámci současného systému (více viz kapitola 4.4.2). To však platí pouze při preferenci fiskálního, a nikoliv regulačního cíle zpoplatnění. Pokud by byl regulační cíl zpoplatnění považován za primární (přes jeho omezený dopad, viz kapitola 4.6), potom by celkové příjmy a náklady při hodnocení nehrály stěžejní roli.

V rámci přípravy tohoto dokumentu Ministerstvo dopravy zjišťovalo zájem krajů zpoplatnit silnice II. a III. třídy, přičemž seznalo, že kraje mají předběžně zájem zpoplatnit téměř 3000 km těchto silnic. Z tohoto důvodu musí být součástí zadání na výběr Dodavatele SEM pro období po roce 2029 také požadavek, aby nový Dodavatel SEM byl schopen flexibilně zajistit zpoplatnění silnic II. a III. třídy. Rozhodnutí o zpoplatnění konkrétních komunikací, tak budou moci později provést jednotliví správci těchto silnic na základě znalosti všech vstupních parametrů, tedy i nákladů na zpoplatnění každého kilometru, kdy tyto budou známy až po výběru nového Dodavatele SEM, a sazby za ujetý kilometr, které budou shodné se sazbami pro silnice I. třídy (více viz kapitola 7.3.2).

#### 4.3.1. Základní předpoklady a omezení pro výkonové zpoplatnění silnic II. a III. třídy

---

Podmínkou zpoplatnění pozemních komunikací jiných vlastníků musí být jejich závazek k úhradě nákladů za zpoplatnění dotčených úseků těchto komunikací (včetně nákladů na enforcement zajišťovaný provozovatelem SEM) a závazek státu převést vlastníkům těchto pozemních komunikací na nich vybrané finanční prostředky. Riziko výše příjmů z takto zpoplatněných pozemních komunikací musí být rizikem jejich vlastníka. V případě, kdy by náklady na zpoplatnění daného úseku pozemní komunikace byly vyšší než příjmy z jejich zpoplatnění plynoucí, bude jejich vlastník povinen uhradit tyto náklady provozovateli SEM. Výběrové řízení na Dodavatele SEM bude organizováno tak, aby náklady provozovatele SEM spojené se zpoplatněním pozemních komunikací jiných vlastníků byly naceněné samostatně a mohly být účtovány těmto vlastníkům.

Nelze však objektivně očekávat, že by vlastníci nestátních PK byli schopni a ochotni definovat pozemní komunikace určené ke zpoplatnění bez znalosti nákladovosti tohoto zpoplatnění, tj. ve fázi definování zadávacích podmínek pro dodavatele SEM po roce 2029. Zadávací podmínky pro výběr dodavatele SEM po roce 2029 je proto potřebné nastavit tak, aby povinností dodavatele bylo samostatně ocenit náklady

spojené se zpoplatněním dodatečných úseků pozemních komunikací v závislosti na jejich délce, počtu křižovatek a v závislosti na potřebné HW a SW kapacitě pro realizaci a udržitelnost zpoplatnění definovaného úseku. Na základě vítězné nabídky dodavatele SEM po roce 2029 bude následně realizována instalace kontrolních bran pro kontrolu plnění mýtné povinnosti, včetně nezbytného posílení kontrolní činnosti Celní správy. Vlastníci nestátních PK musí strpět nutnost úhrady těchto investičních a provozních nákladů z jejich strany.

Z důvodu sledování principu hospodárnosti, efektivity a účelnosti mýtného systému jako celku je nezbytné, aby konečné rozhodnutí o rozsahu zpoplatnění silnic nižší třídy zůstalo plně v kompetenci Ministerstva dopravy.

Rozhodnutí bude formalizováno v podobě zařazení zpoplatněného úseku do vyhlášky č. 470/2012 Sb., a to v čase, který bude reflektovat reálnou proveditelnost zavedení zpoplatnění ze strany provozovatele SEM i dodavatele SEM, se zohledněním efektivity enforcementu v rámci celého území Česka. Přehodnocení rozsahu zpoplatnění ve smyslu vyjmutí konkrétního úseku ze zpoplatnění v průběhu platnosti nové smlouvy s dodavatelem SEM po roce 2029 se obecně nepředpokládá, jelikož by toto vyjmutí ze zpoplatnění pouze generovalo další náklady, které by musely jít na vrub vlastníka příslušné pozemní komunikace, nicméně lze jej za určitých okolností připustit.

Výše mýtných sazeb na silnicích II. a III. třídy se předpokládá stejná jako na silnicích I. třídy. Tato problematika je podrobně popsána v kapitole 7.3.2.

## 4.4. Výhled rozšiřování sítě zpoplatněných komunikací po roce 2029

---

### 4.4.1. Rozšiřování sítě podléhající časovému poplatku

---

Ministerstvo dopravy je v současnosti dle § 20 odst. 1 zákona o pozemních komunikacích oprávněno zpoplatnit časovým poplatkem i jiné pozemní komunikace než dálnice, a to úpravou příslušné vyhlášky. Zpoplatnění dálnic časovým poplatkem je nutné vnímat jako poplatek za komfort, který jízda po dálnici nabízí ve srovnání s jízdou po běžné silnici I. třídy, proto ani v dlouhodobém horizontu Ministerstvo dopravy nepředpokládá rozšíření časového poplatku na silnice I. třídy.

Rozšíření povinnosti hradit časový poplatek i na větší část silnic I. třídy by, s ohledem na podobu sítě pozemních komunikací v Česku, přineslo povinnost úhrady časového poplatku téměř pro všechna vozidla do 3,5 t až na zanedbatelné výjimky. Fakticky by se tak jednalo o variantu silniční daně. Stejně tak nelze očekávat obecnou akceptovatelnost tohoto řešení, když i ve vztahu ke zpoplatňovaným dálnicím čelí Ministerstvo dopravy každoročně mnoha žádostem o udělení výjimek z časového zpoplatnění dálnic a to zvláště těch úseků, které představují obchvaty měst. Extenzivnější rozšíření systému časového zpoplatnění na silnice I. třídy by znamenalo nutnost vybavit tyto pozemní komunikace v přiměřeném rozsahu kontrolními bránami a též by to vyžadovalo posílení kontrolní činnosti z úrovně Celní správy a Policie ČR, potažmo by znamenalo i nutnost zavedení vyšší míry automatizace pro zjišťování porušování povinnosti úhrady časového poplatku s následnou potřebou zajistit vymáhání trestu za porušení poplatkové povinnosti (řízení o přestupku), což by si opětovně jen vyžádalo další personální zdroje, jejichž disponibilita je již v současné situaci velmi omezená a zlepšení nelze ve sledovaném horizontu s potřebnou mírou pravděpodobnosti očekávat.

### 4.4.2. Rozšiřování sítě podléhající výkonovému zpoplatnění

---

Pokud jde o možnosti rozšiřování výkonového zpoplatnění na dalších silnicích I. třídy a na silnicích II. a III. třídy, tak vodítkem pro určení maximálního rozsahu zpoplatněné sítě jsou data ze současného systému zpoplatnění. Jedná se o odhad nákladů na zpoplatnění dodatečného kilometru silnice včetně nákladů

na enforcement. Zde je nutné poznamenat, že skutečné náklady systému po roce 2029 se mohou od těchto odhadů značně lišit a nemohou být známy až do doby výběru nového dodavatele. Do výnosů byly kalkulovány současné mýtné sazby na silnicích I. třídy. Rozsah možného zpoplatnění byl kalkulován na náklady ve výši 33 % výnosů a na náklady ve výši 100 % výnosů. Nákladovost ve výši 33 % byla pro tento model zvolena z důvodu, že primárním cílem mýtného je jeho fiskální role. Pro následující příklady bylo uvažováno s potřebou investovat 2/3 vybraných prostředků zpět do dopravní infrastruktury.

Tabulka 3: Odhad nákladů na zpoplatnění dodatečného kilometru silnice včetně nákladů na enforcement

	Poměr nákladů k výnosům	Současný systém
Náklady na dodatečný km za 10 let		2 155 832 Kč
Limit intenzity při daném kritériu nákladů	33 %	908 vozidel/den
	100 %	303 vozidel/den
Rozsah silnic I. třídy splňující kritérium nákladů	33 %	2663 km
	100 %	5018 km
Rozsah silnic II. třídy splňující kritérium nákladů	33 %	175 km
	100 %	2958 km
Rozsah silnic III. třídy splňující kritérium nákladů	33 %	22 km
	100 %	408 km

Z výše uvedeného vyplývá potvrzení předpokladu, že zpoplatnění silnic II. a III. třídy je z ekonomického hlediska výhodné pouze ve velmi omezeném rozsahu.

Pokud jde o výkonové zpoplatnění silnic I. třídy, tak zde stále existuje potenciál na jeho další rozšíření. Při úvahách o konkrétních úsecích, ale bude nutné vzít v úvahu charakter daných komunikací (především z hlediska délky komunikace v intravilánu a mimo intravilán) a potřebu zpoplatnit ucelené tahy, nikoli pouze izolované krátké úseky, a to především s ohledem na přehlednost celého systému a efektivitu vykonávaného enforcementu.

Dále by měly být primárně zpoplatňovány silnice (jak I. třídy, tak i II. a III. třídy), které jsou reálnou alternativou k jiné již zpoplatněné komunikaci.

## 4.5. Zpoplatnění intravilánů

### 4.5.1. Zpoplatnění intravilánu pomocí SEM

Současný SEM nezpoplatňuje průjezdní úseky zpoplatněných silnic I. třídy obcemi. Celková zpoplatněná délka silnic I. třídy je 1394 km. V případě zpoplatnění i průjezdních úseků by se délka zpoplatněných silnic I. třídy zvýšila o zhruba 208 km. Zpoplatnění průjezdních úseků by tedy potenciálně mohlo navýšit příjmy z mýta.

Jedním z důvodů pro toto nastavení systému byla snaha o technologickou neutralitu systému, kdy při výběru současného dodavatele SEM nebylo předem určeno, zda bude využita satelitní, nebo mikrovlnná technologie. Vzhledem k velkému množství mezikřižovatkových úseků v intravilánu by bylo v případě využití mikrovlnné technologie nemožné umístování mýtných bran v intravilánu a rozdělení na takto velké množství mýtných úseků.

Mimo výše uvedené technologické důvody by nechtěným důsledkem zpoplatnění průjezdních úseků silnic bylo také zpoplatnění městské veřejné dopravy, městského zásobování a služeb, jako například

odvozu odpadu, ve městech a obcích, kterými prochází zpoplatněné pozemní komunikace. Takovéto zpoplatnění se jeví jako nežádoucí s ohledem na jeho socioekonomické dopady a nízký potenciál zvýšení fiskálního efektu SEM. Dále by zvýšenému množství vozidel, resp. jejich provozovatelů, vznikla povinnost být registrován v SEM a povinnost platit mýtné by dopadla na další vozidla, která využívají krátkých úseků silnic I. třídy uvnitř měst a obcí ke spojení mezi nestátními pozemními komunikacemi. Takováto situace je především ve větších městech a obcích poměrně obvyklá, což je zřejmé mj. i z celkového počtu v Česku registrovaných nákladních vozidel ve srovnání s počtem tuzemských nákladních vozidel registrovaných v SEM, kdy počet nákladních vozidel registrovaných v SEM dosahuje jen 30 % celkového počtu v Česku registrovaných nákladních vozidel. Tento problém by bylo možné teoreticky vyřešit zpoplatněním pouze tranzitující dopravy, kdy by bylo podmínkou zpoplatnění projetí celého úseku od začátku do konce obce. Takovéto řešení ale není možné aplikovat u větších měst, kde je možnost využít alternativní trasy uvnitř města a existovalo by tedy riziko zpoplatnění jízdy i mimo zpoplatněné komunikace, a tedy generování transakcí s neoprávněným výběrem mýtného.

Z výše uvedených důvodů zůstanou i nadále průjezdní úseky silnic nezpoplatněné. Od tohoto pravidla se lze odchýlit v případě silnic nebo místních komunikací I. třídy označených jako silnice pro motorová vozidla, neboť ty jsou primárně využívány k tranzitu a lze u nich jednoduše označit jednotlivé mýtné úseky. Stejně tak se od tohoto pravidla lze odchýlit v případě čistě průjezdních úseků těch nejmenších obcí, kde není možnost po vjezdu do mýtného úseku na jeho počátku volit k jeho konci alternativní trasu jízdy.

#### 4.5.2. Regulace vjezdu do center měst

Logickým zájmem vybraných měst a obcí může případně být také snaha o využití mýta jako nástroje pro regulaci vjezdu a průjezdu určitými vymezenými částmi měst a obcí. Toto využití mýtného systému je však značně limitující především s ohledem na rozhodnutí o nezpoplatňování vozidel do 3,5 t výkonově a dále především v tom ohledu, že výkonové zpoplatnění je v principu založené na platbě za ujetou vzdálenost. Tento fakt by znamenal, že zpoplatnění průjezdu či vjezdu do vymezených částí města obcí by bylo velmi problematické, jelikož by vyžadovalo na velmi malém území vymezit velmi vysoké množství virtuálních mýtných úseků (každý mezikřižovatkový úsek musí být samostatným mýtným úsekem). Toto řešení není obecně pro SEM po roce 2029 přijatelné, neboť extenzivní navyšování počtu mýtných úseků bude celý systém z hlediska jeho nákladové efektivity zhoršovat, když u každého mýtného úseku je dodavatel povinován zajistit požadovanou míru spolehlivosti výběru mýtného.

#### Zpoplatnění vjezdu do vymezených částí obce

Vhodným nástrojem, který je možné používat pro omezení zbytné dopravy ve vybraných částech obce či města, je přitom již v současnosti zpoplatnění vjezdu do vymezených částí obce dle zákona č. 565/1990 Sb., o místních poplatcích, ve znění pozdějších předpisů. Tento zákon v § 10 upravuje poplatek za povolení vjezdu s motorovým vozidlem. Příslušné ustanovení uvádí, že poplatek za povolení k vjezdu s motorovým vozidlem do vybraných míst a částí měst (dále jen „vybraná místa“) platí fyzická nebo právnická osoba, které bylo vydáno povolení k vjezdu motorovým vozidlem do vybraných míst. Poplatek neplatí fyzické osoby přihlášené nebo vlastníci nemovitosti ve vybraném místě, osoby jim blízké, manželé těchto osob, jejich děti a dále osoby, které ve vybraném místě užívají nemovitost k podnikání nebo veřejně prospěšné činnosti nebo osoby, které jsou držiteli průkazu ZTP nebo ZTP/P a jejich průvodci. Poplatek se vybírá za vydání povolení k vjezdu motorovým vozidlem do vybraných míst, do kterých je jinak vjezd zakázán příslušnou dopravní značkou. Sazba poplatku za povolení k vjezdu s motorovým vozidlem do vybraných míst činí až 200 Kč za každý započatý den. Obec může po dohodě s poplatníkem stanovit poplatek také paušální částkou. Tato možnost přitom odpovídá poptávce, kterou vyvolávají města a obce, která chtějí regulovat vjezdy či průjezdy vybranými místy pro osoby, které

mohou využít jiné pozemní komunikace či jiný způsob dopravy do místa určení. Vydání povolení k vjezdu je přitom v současné době možné realizovat i elektronicky s vazbou na státní poznávací značku a na vjezdech do vybraných míst instalovat bariéry vjezdu, které by se otevřely v situaci, kdy by byla rozpoznána státní poznávací značka, vůči které byla provedena úhrada.

Obecně závazné vyhlášky, které tento poplatek zavedly, se stejně jako mnoho dalších podrobily přezkumu u Ústavního soudu. Ústavní soud v příslušném nálezu rozhodl, že „vybraným místem“ pro zavedení místního poplatku je, ve smyslu § 1 písm. f) zákona o místních poplatcích, třeba rozumět ucelenější, zpravidla osídlenou lokalitu.

#### Nízkoemisní zóny

Nízkoemisní zóny jsou oblasti, do kterých mají omezen vjezd vozidla určité emisní kategorie s cílem snížit znečištění ovzduší pocházející z dopravy. Zřizování nízkoemisních zón bylo do českého právního řádu zavedeno zákonem č. 201/2012 Sb., o ochraně ovzduší, v roce 2016 byla příslušná úprava novelizována. Za účelem snížení znečištění ovzduší pocházející z dopravy může rada obce opatřením obecné povahy určit, která vozidla (resp. které emisní kategorie vozidel) mají omezen vjezd do nízkoemisní zóny. Ta může být vyhlášena na celém území obce nebo jeho části. Zavádění nízkoemisních zón má také motivovat majitele starších vozidel s častější jízdkou do center měst k jejich obměně za modernější s lepší emisní kategorií nebo k využití veřejné hromadné dopravy.

Obec může nízkoemisní zónu vyhlásit kdekoliv na území obce nebo její části. V případě, že územím zóny prochází průjezdní úsek dálnice či silnice, může být zóna stanovena jen tehdy, pokud mimo vymezenou zónu nebo zastavěné území obce existuje jiná dálnice nebo silnice stejné nebo vyšší třídy, po níž může být doprava alternativně vedena. Doposud nebyla v Česku zavedena žádná nízkoemisní zóna.

## 4.6. Objíždění

---

Problematika objíždění zpoplatněných pozemních komunikací potažmo regulace tranzitní (zbytné) dopravy na pozemních komunikacích je důležitým tématem, a to zejména z pohledu vybraných dotčených skupin, zejména samospráv.

Fiskální role obou systémů zpoplatnění zůstává klíčovou i pro další fungování systému zpoplatnění obecného užívání vybrané sítě pozemních komunikací. Regulační efekt obou systémů ve smyslu motivování uživatelů k požadovanému / jinému dopravnímu chování není dostatečný. Jakákoliv úprava sazeb / rozsahu zpoplatnění / úlev či výjimek nepřinesla v minulosti důkazy o tom, že by bylo možné regulační úlohu systémů zpoplatnění pozemních komunikací přeceňovat. Podkladovými daty jsou především údaje o změnách dopravních intenzit na jednotlivých úsecích, které nepodléhaly zpoplatnění a nově se zpoplatnily (platí pro systém výkonového zpoplatnění i systém časového zpoplatnění) nebo naopak původně zpoplatněné byly a následně byly ze systému zpoplatnění vyjmuty.

Ministerstvo dopravy nezpochybňuje tímto dokumentem skutečnost, že některé nestátní pozemní komunikace jsou využívány dopravou, která by primárně měla být realizována po dálnicích a případně silnicích I. třídy v souladu s jejich určením dle § 5 zákona o pozemních komunikacích. Tyto zjištěné případy nadměrné zátěže však obvykle mají své odůvodnění spočívající v absenci některé klíčové části nadřazené sítě pozemních komunikací, zcela zásadně se tato problematika projevovala např. v okolí Přerova při stavbách na vnitřním průtahu I/55 a při současné neexistenci dálničního obchvatu Přerova. Dalším typickým příkladem je objíždění Jaroměře na I/33 po silnicích II. resp. III. třídy vlivem trvalých dopravních kongescí na průtahu městem, způsobených nedostavěným severním obchvatem.

Podrobné příklady, které prokazují omezený vliv zpoplatnění na chování řidičů, jsou uvedeny v příloze č. 3.

## 5. Vozidla v systémech zpoplatnění

### 5.1. Kategorie vozidel do 3,5 t

Užití zpoplatněné pozemní komunikace silničním motorovým vozidlem nejméně se čtyřmi koly, jehož největší povolená hmotnost činí nejvýše 3,5 tuny, podléhá úhradě časového poplatku. Dle současné právní úpravy tedy jednostopá silniční motorová vozidla (tj. např. motocykly) případně vozidla s nejvýše třemi koly zpoplatnění nepodléhají.

#### 5.1.1. Motocykly a jiná vozidla s méně než čtyřmi koly

Motocykly jsou v Česku dlouhodobě nezpoptatněnou kategorií, jsou tradičně využívány především pro rekreační účely a pro účely enforcementu nejsou vybaveny přední registrační značkou. Z hlediska fiskálního se nejedná o významnou kategorii provozovaných vozidel, která by měla dopad na výnosy z časového zpoplatnění, naopak by její zařazení do zpoplatněných vozidel vyžadovalo nezbytné úpravy kontrolních nástrojů tak, aby tato vozidla mohla být kontrolována prostřednictvím snímání zadní registrační značky. Zavedení povinnosti disponovat přední registrační značkou je proveditelné jen se značnými obtížemi, přední značka je na tento typ vozidla obtížně umístitelná a v evropském kontextu není její umístování na motocykly běžné, což významně komplikuje situaci u zahraničních motocyklů. Tyto úpravy se nejeví jako efektivní ve vztahu k potenciálnímu navýšení výnosů. Na základě zahraničních zkušeností lze očekávat, že výnosy z časového zpoplatnění by v případě jeho rozšíření na motocykly mohly narůst o zhruba 1 %. Doporučením tak je, aby zůstaly v dlouhodobém horizontu motocykly, resp. silniční motorová vozidla s méně než čtyřmi koly, nezpoptatněny.

### 5.2. Kategorie vozidel nad 3,5 t

Užití zpoplatněné pozemní komunikace silničním motorovým vozidlem nejméně se čtyřmi koly, jehož největší povolená hmotnost činí více než 3,5 tuny, podléhá mýtnému. Současná právní úprava rozděluje vozidla podléhající mýtnému do dvou základních kategorií, a to na nákladní vozidla a autobusy.

#### 5.2.1. Struktura vozového parku

Sazby mýtného jsou stanoveny na základě typu vozidla a ujeté vzdálenosti po zpoplatněné pozemní komunikaci. Vozidla v SEM se rozdělují podle následujících kritérií:

- emisní třídy: do třídy EURO IV; třída EURO V a EEV; třída EURO VI,
- emisní třídy CO<sub>2</sub>: třída CO<sub>2</sub> 1; třída CO<sub>2</sub> 2; třída CO<sub>2</sub> 3; třída CO<sub>2</sub> 4; třída CO<sub>2</sub> 5,
- počtu náprav: se dvěma nápravami; se třemi nápravami; se čtyřmi nápravami; s pěti nebo více nápravami,
- kategorie: nákladní vozidla (do této kategorie spadají také karavany a campery); autobusy.

Tabulka 4: Přehled vozokilometrů u nákladních vozidel dle hmotnostní kategorie za rok 2023

Hmotnostní kategorie	3,5 až 7,5 t	7,5 až 12 t	nad 12 t			
			2	3	4	5 a více
Počet náprav	2 a více	2 a více	2	3	4	5 a více
Počet vozokilometrů	101 mil.	192 mil.	158 mil.	161 mil.	141 mil.	2 748 mil.
Poměr v % vůči celkovému počtu vozokilometrů	2,90 %	5,50 %	4,52 %	4,62 %	4,04 %	78,41 %

Z výše uvedené tabulky pak vyplývá, že nejpočetnější skupinou, která využívá zpoplatněné pozemní komunikace mýtným, jsou vozidla s hmotností nad 12 tun s pěti a více nápravami.

Dle statistik ŘSD uvedených v příloze č. 1 lze uvést, že dochází u všech kategorií nákladních vozidel k přesunu vozidel do lepších emisních tříd EURO. V roce 2016 např. vozidla emisní třídy EURO VI s největší povolenou hmotností více jak 12 tun a s pěti nebo více nápravami se podílela na 41 % nákladních dopravních výkonů, tak v roce 2023 se již jednalo o 61,6 % dopravních výkonů. Z toho pak lze usuzovat, že zvýhodnění výše mýtných sazeb na základě emisních tříd EURO nebo emisí CO<sub>2</sub> u nákladních vozidel, je jedním z motivačních prostředků pro provozovatele vozidel k nákupu ekologičtějších vozidel.

Ke 31. 12. 2023 bylo v SEM registrováno 650 251 zahraničních vozidel a 177 407 tuzemských vozidel (včetně autobusů). Tuzemští provozovatelé vozidel v roce 2023 najeli 1 915 035 451 vozokilometrů a uhradili mýtné v celkové hodnotě 6 677 604 232 Kč. Zahraniční provozovatelé vozidel za rok 2023 najeli 1 728 251 891 vozokilometrů a uhradili mýtné v celkové hodnotě 7 665 028 193 Kč.

Tabulka 5: Přehled předepsaného mýtného u nákladních vozidel (bez autobusů) dle hmotnostní kategorie za rok 2023

Hmotnostní kategorie	3,5 až 7,5 t	7,5 až 12 t	nad 12 t
Počet náprav	2 a více	2 a více	2 a více
Předepsané mýtné v Kč	4 475 806	176 820 751	14 074 789 875
Poměr v % vůči celkovému předepsanému mýtu u nákladních vozidel	0,03 %	1,24 %	98,73 %

Podrobné statistiky dopravních výkonů a předepsaného mýtného jednotlivých kategorií vozidel jsou uvedeny v příloze č. 1.

### 5.2.2. Zpoplatnění ostatních vozidel nad 3,5 t

Zpoplatnění v současnosti nepodléhají zvláštní vozidla, mezi která se řadí především autojeřáby a tzv. tatraktory (nákladní vozidla formálně přestavěná a registrovaná jako traktor či přímo jako traktor vyrobená). Zejména v případě tzv. tatraktorů dochází k velkému nárůstu počtu nákladních vozidel, která jsou účelově přestavěna na zvláštní vozidlo právě za účelem toho, aby se na taková vozidla nevztahovaly povinnosti stanovené pro běžná nákladní vozidla včetně povinnosti hradit mýtné. Tato situace je dlouhodobě neudržitelná a představuje nerovný přístup k uživatelům zpoplatněné sítě.

Tato problematika je v současné době věcně posuzována Ministerstvem dopravy a předpokládá se její legislativní řešení. Lze očekávat, že předmětem zpoplatnění budou nově i zvláštní vozidla kategorie T s konstrukční rychlostí nad 80 km/h a celkovou hmotností nad 3,5 t.

## 6. Technologie zpoplatnění

---

### 6.1. Způsob zpoplatnění vozidel do 3,5 t

---

Od 1. 1. 2021 zajišťuje výběr časového poplatku, v souladu se zákonem o pozemních komunikacích, Státní fond dopravní infrastruktury prostřednictvím IS EDAZ. Časový poplatek je možné uhradit v hotovosti nebo bezhotovostním převodem na určených obchodních místech (pobočky České pošty a čerpací stanice EuroOil provozované společností ČEPRO, a.s.), samoobslužných kioscích nebo prostřednictvím dálkového přístupu (internetový portál edalnice.cz). Před 1. 1. 2021 zajišťoval výběr časového poplatku rovněž Státní fond dopravní infrastruktury, přičemž uhrazení časového poplatku bylo prokazováno dvoudílným kupónem, jehož jedna část musela být nalepena na přední sklo vozidla a druhá uschována, jednalo se o tzv. „papírovou formu“.

V souladu se zákonem o pozemních komunikacích musí mít vozidlo při vjezdu na zpoplatněnou komunikaci uhrazený časový poplatek, jinak se dopouští přestupku dle tohoto zákona. Ve vztahu k vozidlu s konkrétní registrační značkou, je proveden záznam o provedené úhradě časového poplatku k tomuto vozidlu. IS EDAZ nesleduje konkrétní ujeté vzdálenosti vozidel na zpoplatněných komunikacích, ale pouze provádí kontrolu úhrady příslušného časového poplatku, případně oprávněnost osvobození vybraného vozidla.

Kontrola úhrady časového poplatku u motorového vozidla užívajícího zpoplatněnou pozemní komunikaci je prováděna na zpoplatněných pozemních komunikacích s propojením na IS EDAZ prostřednictvím kamerového systému, který je nainstalován přímo na zpoplatněných pozemních komunikacích na celkem 39 kontrolních branách, ke kterým se kontrolní hlídky připojují, a také s využitím mobilního enforcementu. Kontrolu zajišťuje Policie ČR a Celní správa. Za tímto účelem bylo Policii ČR a Celní správě resortem dopravy pořízeno a předáno 97 mobilních kontrolních jednotek. Počet kontrolních bran a mobilních kontrolních jednotek bude do budoucna navyšován v návaznosti na rozšiřování zpoplatněné sítě pozemních komunikací a s přihlédnutím k požadavkům Policie ČR a Celní správy.

#### 6.1.1. Varianta zpoplatnění vozidel do 3,5 t v systému výkonového zpoplatnění

---

V průběhu nejbližších let, tedy v horizontu do roku 2030, lze očekávat významný technologický rozvoj v oblasti elektronických mýtných systémů, kdy nelze vyloučit možnost bez zásadních nákladů pro uživatele komunikací budoucího zapojení vozidel s hmotností do 3,5 t do SEM. Výkonové zpoplatnění je spravedlivější, při zohlednění ujetých kilometrů než časové, neboť uživatel platí za skutečné užití komunikace. Na druhou stranu výkonové zpoplatnění může znevýhodňovat odlehle lokality v Česku, kdy by bylo nutné při cestách za prací, vzděláním či úřady hradit vyšší náklady než při paušálním pojetí časového zpoplatnění. Dále náklady na výkonové zpoplatnění jsou významně vyšší než u časového zpoplatnění.

V aktuálně platném znění Směrnice Euroviněta není předpokládáno, že by od určitého data mělo povinně dojít ke zpoplatnění všech vozidel mýtným na vybraných pozemních komunikacích. Tento návrh se nicméně objevoval v prvotních návrzích směrnice finálně přijaté pod č. 2022/362 (EU), přičemž tento návrh byl většinou odmítnut (včetně Česka) a úspěšně byl projednán návrh směrnice, který umožňuje trvale zachovat časové zpoplatnění vozidel do 3,5 t největší povolené hmotnosti bez časového omezení. Do budoucna nelze vyloučit opakující se snahy Evropské komise směřující k výkonovému zpoplatnění všech vozidel.

Evropské a národní dopravní politiky jsou vystaveny na základním principu, že uživatel, resp. znečišťovatel platí dle ujeté vzdálenosti. Výhodou systému výkonového zpoplatnění je proto jeho spravedlivost, jelikož uživatel zaplatí pouze za to, kolik ujede, což je rozdílem oproti EDAZ. Výběr každé jednotlivé koruny je však při výkonovém zpoplatnění výrazně dražší než při platbě časového poplatku, viz dále. Zásadní nevýhodou systému výkonového zpoplatnění je potřeba monitoringu přesného pohybu všech vozidel po zpoplatněné síti. Za tímto účelem musí být jednotlivá vozidla vybavena palubními jednotkami, které podléhají evropské regulaci a mezinárodně platným normám. Jedinou dostatečně určitou, známou a dosud s unijním právem kompatibilní alternativou pro povinnost vybavení vozidel palubní jednotkou je snímání pohybu vozidel v každém mýtném úseku kamerovým systémem s rozpoznáváním státní poznávací značky (funkční např. v Norsku, jakkoliv nejde o členský stát EU, v Portugalsku a nově bude zavedeno v Chorvatsku). Tento systém ovšem naproti tomu má tu nevýhodu, že je významně dražší, co do nákladovosti takového systému, ve srovnání se systémem časového zpoplatnění, když je potřebné hlídat pohyb jednotlivých vozidel v jednotlivých zpoplatněných úsecích a vybírat poplatek za daný úsek v čase uskutečnění mýtných transakcí.

Nákladovost EDAZ se v současné době pohybuje okolo 2,5 %, s předpokladem dalšího procentuálního snižování této nákladovosti, viz následující kapitola. Nákladovost SEM přitom dnes dosahuje hodnot ve výši cca 12 % (při zohlednění investičních i neinvestičních nákladů), přičemž nelze očekávat zachování takovéto nákladovosti při zpoplatnění vozidel do 3,5 tuny, a to vzhledem k výrazně nižší sazbě za kilometr. Z pohledu nákladů by se jednalo v podstatě o období SEM, který by měl snížené náklady o prostředky související s distribucí palubních jednotek a náklady na jednu vybranou korunu by výrazně vzrostly, přičemž současně platí, že v případě takovéto koncepční změny by šly velmi obtížně predikovat příjmy, když není zřejmé, jakým způsobem by se změnilo dopravní chování řidičů. Navíc v případě osobních vozidel je velmi kontroverzním tématem, že systém musí sbírat právě přesná data o pohybu jednotlivých vozidel. Zvláště v případě vozidel soukromých, nepoužívaných pro podnikatelské účely, je toto sledování značně kontroverzní, potažmo i rozporné s ochranou osobních údajů – sesbíraná data je nutné obratem převádět na generický údaj a odmazávat ze systému. V případě zpoplatnění osobních vozidel do 3,5 tuny výkonovým zpoplatněním by pro určitou sociální citlivost tohoto opatření bylo nutné zvážit zavedení maximální výše úhrady, nad kterou by již uživatelé další projeté kilometry nehradili, jelikož nezastropovaná výše částky hrazené výkonově by vedla ke zhoršení meziregionálních rozdílů v rámci Česka, což je zásadní výhoda časového zpoplatnění tak, jak je popsáno dále.

Nahrazení palubních jednotek alternativním zařízením by bylo možné v podobě RFID čipu, nicméně tento čip by beztak pouze nahradil funkčně obdobný systém snímání registračních značek vozidel, pouze z hlediska rozpoznávací technologie by snášel nižší náklady, ovšem zase by nutil všechny řidiče pořizovat si pro jízdu po zpoplatněné pozemní komunikaci tento RFID čip. Co se týče určitou částí odborné veřejnosti diskutovaného tématu – možnosti využití mobilních telefonů s určováním polohy jako náhrady palubních jednotek – kontroverznost tohoto tématu je natolik vysoká, že v horizontu, kdy musí být přijato rozhodnutí o podobě systémů zpoplatnění po roce 2029, nelze očekávat, že by šlo pro účely zadávací dokumentace jednoznačně definovat, že mobilní telefon s určováním polohy vybavený určitou aplikací a řádně zabezpečený by mohl od konce roku 2029 nahradit palubní jednotku z hlediska jeho uznatelnosti jako normovaného palubního zařízení, které je předepsané pro možnost výběru mýta. Regulace EU platná v této oblasti je natolik striktní a komplikovaná, že dohoda na jakémkoliv změně přesahuje horizont stanovený pro rozhodnutí o podobě systémů zpoplatnění po roce 2029.

Výhodou časového zpoplatnění je jeho relativní jednoduchost ve srovnání se systémem zpoplatnění výkonového. Časové zpoplatnění nenásleduje základní princip evropských i národních dopravních politik, že uživatel, resp. znečišťovatel platí dle ujeté vzdálenosti. Tato nerovnost bude v budoucnu částečně odstraněna zavedením emisních povolenek z fosilních paliv používaných v dopravě. Naopak

system je výrazně přívětivější pro časté uživatele zpoplatněných pozemních komunikací, když mj. zohledňuje rozdílné potřeby osob v rámci státu cestovat za účelem uspokojení svých potřeb po zpoplatněné síti, jelikož je nezpochybnitelné, že např. obyvatelé okrajových částí republiky musí výrazně častěji a na větší vzdálenosti konat své cesty do krajských měst, případně do města hlavního a za tímto účelem jsou tak nuceni najet po zpoplatněné síti výrazně více kilometrů než obyvatelé žijící v blízkosti těchto center. Pro snižování regionálních rozdílů v rámci Česka je přitom důležité, aby podmínky zpoplatnění pro obyvatele okrajových částí republiky nezhoršovaly jejich podmínky pro život, přičemž k tomuto zhoršení podmínek by přitom paradoxně došlo zavedením výkonového zpoplatnění.

System časového zpoplatnění v podobě, v jaké byl elektronizován od 1. 1. 2021, přitom výrazně usnadnil proces úhrady časového poplatku i proces jeho kontroly, stejně jako přispěl k udržení, resp. mírnému snížení jeho nákladovosti, která je ve srovnání se systémem výkonového zpoplatnění výrazně nižší, když dnes roční náklady na fungování systému EDAS jsou v průměru 150 mil. Kč, při výběru atakujícím hranici 6,5 mld. Kč v roce 2022 s předpokladem dalšího výrazného nárůstu efektivity při zvýšení sazby časového poplatku od 1. 3. 2024. Za účelem provozu vozidla v systému časového zpoplatnění nemusí být jednotlivá vozidla vybavena palubními jednotkami, postačí, že mají na vozidle státní poznávací značku. Pohyb vozidel v systému časového zpoplatnění po síti zpoplatněných pozemních komunikací není plošně monitorován, což je též shledáváno jako přínosné a neomezující základní pravidlo na svobodný pohyb a soukromí.

Na základě výše uvedeného nebude zavedeno výkonové zpoplatnění pro vozidla do 3,5 t.

## 6.2. Způsob zpoplatnění vozidel nad 3,5 t

---

Vozidla nad 3,5 tuny jsou zpoplatněna mýtným, kdy platí princip, že vozidlo platí za ujetou vzdálenost. Dle § 22 odst. 1 zákona o pozemních komunikacích se mýtné ukládá za účelem dosažení návratnosti nákladů vynaložených na zpoplatněné pozemní komunikace a externích nákladů, jimž se rozumí náklady vyvolané při provozu vozidel v SEM na zpoplatněných pozemních komunikacích. Jedná se o externí náklady za znečištění ovzduší, hluk z provozu a emisí CO<sub>2</sub>. Výše sazeb mýtného a rozlišení sazeb dle uvedeného stanoví nařízení vlády k mýtu. Způsob stanovení sazeb mýtného je uveden ve vyhlášce č. 470/2012 Sb., o užívání pozemních komunikací zpoplatněných mýtným, ve znění pozdějších předpisů.

Způsob zpoplatnění vozidel mýtným musí být v souladu se Směrnicí Euroviněta v konsolidovaném znění a taktéž v souladu se zněním zákona o pozemních komunikacích a vyhlášky č. 470/2012 Sb.

V současné době SEM využívá pro detekci OBU jednotek satelitní systémy GPS, Galileo a Glonass. OBU jednotka využívá satelitní systémy pro lokalizaci své polohy a výpočet ujeté vzdálenosti, kterou následně předává přímo do SEM. Pro upřesnění a vyloučení obav, zda je možné sledovat polohu vozidel některým ze satelitních systémů, je na místě uvést, že tyto systémy nesledují a nemohou sledovat pohyb vozidel.

Náklady na obstarání a provoz palubních jednotek představují podstatný podíl na celkových nákladech na výběr mýtného. Posouzení vhodnosti náhrady tradičních palubních jednotek za alternativní technická řešení je limitováno povinným použitím palubní jednotky splňující technické požadavky podle odst. 1 Článku 3 Směrnice 2019/520/EU ze dne 19. března 2019 o interoperabilitě elektronických systémů pro výběr mýtného a usnadnění přeshraniční výměny informací týkajících se nezaplacení silničních poplatků v EU. Dle uvedeného ustanovení směrnice všechny nové elektronické systémy mýtného uvedené do provozu dne 1. 1. 2007 nebo později užívají pro provádění transakcí elektronického mýtného jednu nebo více z níže uvedených technologií:

- družicové určování polohy;
- mobilní komunikaci;

- mikrovlnnou techniku na 5,8 GHz.

Kromě palubních jednotek je možné použít i prvky jiného hardwaru a softwaru nacházející se ve vozidle anebo systémy založené na automatizovaném rozpoznávání registračních značek. Výhledově se jeví jako využitelná platforma mobilních telefonů (resp. mobilních aplikací) jako jednotek umožňujících úhradu poplatků za užití zpoplatněné sítě. V současné době není k dispozici ověřená a spolehlivá technologie, která by zajišťovala dostatečnou kybernetickou bezpečnost, soulad s normami pro OBU a umožňovala realizaci dohledové činnosti.

Pro účely využití takové technologie v novém mýtném systému je nezbytné, aby taková technologie byla v dnešní době již natolik známa (vyzkoušena), aby mohla být předmětem výběrového řízení a následně bylo možné takového dodavatele vybrat a zasmluvnit.

## 7. Poplatky za užití zpoplatněných pozemních komunikací

---

Zpoplatnění užívání pozemní komunikace je dáno zákonem, respektive prováděcím právním předpisem. Zákon o pozemních komunikacích stanovuje druhy zpoplatnění v § 20 odst. 2 podle typu vozidla a ujeté vzdálenosti po zpoplatněné pozemní komunikaci – tedy výkonové zpoplatnění obecně známé jako mýto, a podle časového období užívání zpoplatněné pozemní komunikace – časovým poplatkem obecně známým jako dálniční známka.

Aktuální sazby časového zpoplatnění jsou zavedeny novelou zákona o pozemních komunikacích s účinností od 1. 3. 2024, výpočet sazby časového poplatku je určen přímo zákonem, přičemž konkrétní výše bude pro období od roku 2025 vždy stanovena sdělením Ministerstva dopravy ve Sbírce zákonů.

Určení sazeb výkonového zpoplatnění na pozemních komunikacích musí být v souladu se zákonem o pozemních komunikacích, vyhláškou č. 470/2012 Sb. a s unijním právem, zejména se Směrnicí Euroviněta. Výkonové zpoplatnění je zavedeno v Česku na všech dálnicích a vybraných úsecích silnic I. třídy, přičemž výše sazeb je rozdílná pro dálnice a silnice I. třídy, když pro silnice I. třídy je výrazně nižší než pro dálnice.

### 7.1. Právní základ zpoplatnění pozemních komunikací

---

Zpoplatnění pozemních komunikací má charakter fiskální a regulační a výběr časového poplatku a mýta je prováděn v režimu výkonu veřejné moci. Časový poplatek a mýto naopak nelze považovat za daň, jelikož je na volbě uživatele zpoplatněné pozemní komunikace, zda tuto pozemní komunikaci využije nebo nikoli, což je rozdílem oproti dani, které se osoba svým volným jednáním vyhnout nemůže.

Směrnice Euroviněta byla implementována do zákona o pozemních komunikacích, pročež je v § 21 odst. 1 písm. a) zákona o pozemních komunikacích uvedeno, že zpoplatněnou pozemní komunikaci lze užit silničním motorovým vozidlem nejméně se čtyřmi koly, jehož největší povolená hmotnost činí nejvýše 3,5 tuny, pouze pokud byl pro dobu užívání pozemní komunikace vozidlem uhrazen časový poplatek a v § 22 zákona o pozemních komunikacích je uvedeno, že užití zpoplatněné pozemní komunikace silničním motorovým vozidlem nejméně se čtyřmi koly, jehož největší povolená hmotnost činí více než 3,5 tuny, podléhá úhradě mýtného.

Na charakter mýta, a také časového poplatku, jelikož se jedná o obdobný institut, lze usuzovat rovněž ze znění § 22k zákona o pozemních komunikacích: „*Není-li dlužné mýtné uhrazeno ani na základě výzvy provozovatele systému elektronického mýtného, ve které je stanovena přiměřená lhůta k úhradě, je provozovatel systému elektronického mýtného oprávněn domáhat se svého práva u soudu včetně zaplacení úroku z prodlení určeného předpisy práva občanského.*“ Zákonodárce výše uvedenou formulací jasně vyloučil aplikaci zákona č. 280/2009 Sb., daňový řád, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „daňový řád“), a skutečnost, že mýto a potažmo časový poplatek je daní. Výklad, že mýto a časový poplatek není daní ve smyslu daňového řádu, zastává i odborná literatura<sup>1</sup>.

---

<sup>1</sup> srov. ČERNÍNOVÁ Michaela, ČERNÍN Karel, TICHÝ Michal, Zákon o pozemních komunikacích. Komentář, 1. vydání, Praha, Wolters Kluwer, 2017, ISBN: 978-80-7478-652-5; § 22 a § 22k zákona o pozemních komunikacích, systém ASPI: „Mýtné v České republice má charakter soukromoprávní platby za služby, nejedná se o veřejnoprávní poplatek či daň [srov. Souhrnná zpráva o činnosti veřejného ochránce práv za rok 2009 (jud. č. 1) a též komentář k § 22k].“, rovněž i veřejný ochránce práv: „Z nejasné právní úpravy zákona o pozemních komunikacích ochránce výkladem dovodil, že při správě systému mýtného nedochází ze strany ŘSD k mocenskému rozhodování o právech a povinnostech osob. Mezi uživateli dálnic a ŘSD jde o pozici ‚rovného s rovným‘, neboť zákon počítá se smluvní

S ohledem na objektivitu je nutné upozornit na úpravu daňového řádu, který v § 2 odst. 3 stanovuje, že: „Daní se pro účely tohoto zákona rozumí a) peněžité plnění, které zákon označuje jako daň, clo nebo poplatek“. Časový poplatek a mýto jsou peněžitými plněními, která jsou uložena zákonem, nenávratná, nedobrovolná, nesankční, která jsou veřejným příjmem veřejných rozpočtů. Uživatel zpoplatněné komunikace za uhrazení časového poplatku, resp. mýta současně dostává ekvivalentní protiplnění (oprávnění užít pozemní komunikaci), a proto jde o peněžité plnění, která mají z teoretického hlediska charakter poplatku (jež jsou daní v širokém smyslu)<sup>2</sup>, tento závěr rovněž podporuje komentářová literatura k daňovému řádu<sup>3</sup>.

Lze konstatovat, že dva výše uvedené přístupy jsou ve vzájemném rozporu, přičemž v aktuálním stavu časový poplatek a mýto nejsou poplatkem za službu, jelikož mezi uživateli časového poplatku a mýta na jedné straně a SFDI a Ministerstvem dopravy (respektive ŘSD, které je pověřeno provozem mýtného systému) na straně druhé není smluvní vztah. Toto v praxi znamená, že časový poplatek a mýto je poplatek sui generis dle zákona o pozemních komunikacích, kdy se na něj neaplikuje daňový řád a zároveň není poplatkem za službu, protože se z něj nevybírání DPH. Stávající stav má ryze praktické výhody, když skutečnost, že není aplikován daňový řád, představuje značnou administrativní úsporu, kdy systému časového poplatku (EDAZ) se v rámci SFDI věnují 3 státní zaměstnanci a systému mýta (SEM) se v rámci ŘSD věnuje 30 zaměstnanců, a zároveň výsledná výše úhrady časového poplatku a mýta je pro jejich uživatele výhodnější, když nemusí platit DPH.

Obecně se nabízejí tři východiska, která jsou níže rozebrána, k dalšímu přístupu k charakteru zpoplatnění pozemních komunikací, a to sice aplikace daňového řádu nebo přistupovat ke zpoplatnění pozemních komunikací jako ke službě či zachování současného stavu.

### 7.1.1. Zpoplatnění pozemních komunikací dle daňového řádu

Dle teorie finančního práva je časový poplatek a mýto považováno za poplatek, který by měl být spravován postupy dle daňového řádu, protože se nabízí, aby právní úprava těchto peněžitých plnění byla v rámci zákona o pozemních komunikacích upravena do podoby kompatibilní s daňovým řádem, tedy, aby došlo k zevrubné revizi aktuálně platné právní úpravy. Tato změna by svědčila systematickému přístupu ve věci povahy časového poplatku a mýta. Aplikace daňového řádu by přinesla výhody spojené s vymáháním neuhrazeného časového poplatku a mýta a rovněž by mohlo dojít ke změně v oblasti sankcionování za neúhradu poplatku, kdy současné pojetí sankcí v podobě ukládání pokut dle zákona o pozemních komunikacích, by nově mohlo být nahrazeno formou vymáhání daňového (poplatkového) nedoplatku, které stát dokáže dle Ministerstva financí efektivně vymáhat, a to i v zahraničí v rámci EU. Výhodou podřazení časového poplatku a mýta procesnímu režimu daňovému řádu je skutečnost, že by

---

*úpravou a dlužné mýtné musí být vymáháno soudní cestou. Z hlediska působnosti veřejného ochránce práv potom jde o správu fiskální, již odpovídá i metoda soukromoprávní regulace. Působnost ochránce vůči ŘSD tak v této oblasti není dána. Stanovisko ochránce odpovídá důvodové zprávě k novele zákona, již bylo mýto zavedeno (důvodová zpráva označuje časový poplatek i mýtné jako platby za službu, nikoliv jako daně či poplatky)”*

<sup>2</sup> BOHÁČ Radim. *Daňové příjmy veřejných rozpočtů v České republice*. Praha: Wolters Kluwer, 2013. ISBN 978-80-7478-045-5. str. 111.

<sup>3</sup> BAXA Josef, DRÁB Ondřej, KANIOVÁ Lenka, LAVICKÝ Petr, SCHILLEROVÁ Alena, ŠIMEK Karel, ŽIŠKOVÁ Marie, *Daňový řád. Komentář*. 1. vydání, Wolters Kluwer, Praha, 2011, ISBN: 978-80-7357-564-9 § 2 systém ASPI; „Jedná se především o poplatky spojené s užíváním dálnic a silnic a ekologické poplatky. Poplatek za užívání dálnic a rychlostních silnic označených příslušnými dopravními značkami je regulován zákonem č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích. Podle tohoto zákona zpoplatnění podléhá užívání pozemní komunikace, která je označena dopravní značkou označující zpoplatnění stanoveným druhem motorového vozidla. Zpoplatnění se stanoví podle typu vozidla a ujeté vzdálenosti po zpoplatněné pozemní komunikaci – v tomto případě se jedná o mýtné, nebo časového období užívání zpoplatněné pozemní komunikace – tj. jde o časový poplatek.”

se z ceny časového poplatku nebo mýta neplatilo DPH a také to, že by nebyla celá správa úhrad přenášena do občanskoprávní roviny (platba za službu) se všemi (ne)výhodami, které by s tím byly spojené (nevýhody občanskoprávní roviny jsou především v oblasti složitého vymáhání neúhrad se zvýšenou participací soudů).

Správa daní, poplatků a jiných obdobných peněžitých plnění probíhá standardně zcela podle daňového řádu, přičemž v návaznosti na specifika jednotlivých peněžitých plnění příslušná právní úprava upravuje v nezbytně nutné míře odchylky od obecného procesního režimu. V případě specifických peněžitých plnění (a jejich správců) je obecně možné právní úpravu v nalézací rovině podřídít jinému procesnímu režimu, než je procesní režim daňového řádu, pokud pro to existují opodstatněné důvody. Takové peněžité plnění se pak v procesním režimu daňového řádu spravuje pouze v rovině platební (výběr, zajištění a vymáhání)<sup>4</sup>. V takovém případě hovoříme o procesní dělené správě. Procesní dělená správa se může v odůvodněných případech omezovat pouze na vymáhání nedoplatku (např. v případě veřejných pojistných, jejichž vlastní procesní úprava podrobně upravuje výběr, ale ve věcech vymáhání odkazuje na obecné předpisy).

V rámci změny vnímání charakteru časového poplatku a mýta jako daně na úrovni změny zákona o pozemních komunikacích by bylo třeba přijmout takové řešení, které nebude znamenat zvýšení administrativní zátěže s tímto peněžitým plněním spojené.

Negativum podřazení časového poplatku a mýta pod daňový řád spočívá ve velkých změnách, které do praxe pro uživatele časového poplatku a mýta nepřinesou reálně žádný přínos. Toto z důvodu, že záměrem je, aby nový změněný stav fungoval jako doposud. Primárně by si uvedená transformace vyžádala rozsáhlé posouzení stávající úpravy z hlediska daňového řádu, její kompletní přepracování a následné prosazení v legislativním procesu. Stejně by muselo dojít k zevrubnému přehodnocení aktuálně plně funkčních procesů v jednotlivých systémech, jejich následné úpravě tak, aby tyto odpovídaly daňovému řádu či identifikaci potřeby výjimky z daňového řádu, výběru řešení a implementaci takové výjimky. Poté by se změny v procesech projeví v přenastavení a úpravách nastavení systémů EDAZ a SEM, což si vyžádá finanční prostředky v řádu desítek milionů korun. V případě neúspěchu v rámci legislativního procesu hrozí riziko, že by v krajním případě mohlo dojít k omezení výběru časového poplatku a mýta, což by mělo významné, nežádoucí fiskální dopady.

Avizovaná výhoda na straně varianty daňového řádu v podobě použití vymáhání daňového nedoplatku je diskutabilní, když aktuálně využívané sankcionování v podobě ukládání pokut dle zákona o pozemních komunikacích je plně funkční, jelikož pouze 4 % vozidel užívajících zpoplatněnou pozemní komunikaci nemají uhrazený časový poplatek, přičemž vozidla jsou zastavována a pokutována dle zákona o pozemních komunikacích, což má kromě sankčního i výchovný efekt, kdy přestupce je bezprostředně konfrontován se svým protiprávním jednáním. Jinými slovy procento vozidel užívajících zpoplatněnou pozemní komunikaci v rozporu se zákonem nepředstavuje pro fungování systému EDAZ stěžejní problém. Obdobně lze hovořit o systému SEM, kde počet přestupků vozidel je na úrovni do 0,6 % z celkových záznamů z kontrolních bran. Z tohoto lze pak usuzovat, že enforcement SEM je dobře nastaven a procentuální počet neplatičů nepředstavuje problém.

Posledním identifikovaným negativem podřazení časového poplatku a mýta pod daňový řád spočívá v riziku nárůstu administrativní zátěže na straně provozovatelů systému EDAZ a SEM, což by se znamenalo nutnost navýšení personálních kapacit, tedy nákladů na provoz systémů, aniž by se toto projevilo adekvátně ve zvýšeném výběru finančních prostředků.

---

<sup>4</sup> Příkladem jsou soudní poplatky podle zákona č. 549/1991 Sb., o soudních poplatcích, jejichž stanovení je natolik svázáno s vedením soudního řízení, že procesně jejich správa v nalézací rovině probíhá podle občanského soudního řádu a podle daňového řádu probíhá pouze jejich správa v rovině platební.

### 7.1.2. Časový poplatek a mýto jako služba

---

Další variantou je, aby časový poplatek a mýto bylo považováno za poplatek za službu, což by znamenalo zásadní změnu paradigmatu, kdy nově by časový poplatek i mýto bylo poskytováno na smluvním základu, dle občanského práva, což se nyní neděje. Změna by představovala nárůst práv na straně uživatelů časového poplatku a mýta spočívající například v možnosti odstoupení od kupní smlouvy v případě koupě časového poplatku spotřebitelem přes internet (vzdáleně), práv z vadného plnění a jiné, které se negativně projeví v administrativní náročnosti systémů, a zároveň nepřinesou větší uživatelský komfort uživatelů. Tato změna by si vyžádala změnu současné právní úpravy v zákoně o pozemních komunikacích a dále by se z časového poplatku a mýta platilo DPH. V případě mýta by tato změna neznamena zásadní problém, neboť velká část dopravců jsou plátcí DPH, tudíž mají nárok na odpočet. V případě časového poplatku by se ale u většiny uživatelů navýšení o DPH plně promítlo do konečné výše poplatku. Z tohoto důvodu by pravděpodobně muselo dojít ke snížení časového poplatku o výši DPH, aby koncová výše poplatku zůstala zachována. Vzhledem k tomu, že konečným příjemcem časového poplatku i mýta je SFDI, musel by se tedy SFDI stát plátcem DPH. Z hlediska celkové bilance fondu by tento krok měl pravděpodobně mírně pozitivní dopad, neboť SFDI v rámci transformace ŘSD poskytuje ŘSD platbu za opravy a údržbu pozemních komunikací, která je zatížena DPH. V okamžiku, kdy by se SFDI stalo plátcem DPH, mohlo by si z této platby uplatňovat odpočet, který by byl vyšší než odvedené DPH. Z hlediska celkových příjmů státu by tato operace byla neutrální.

Při aplikaci této varianty převládají negativa, když by rovněž muselo dojít k zevrubné změně právní úpravy obdobně jako u varianty popsané v předchozí podkapitole. Varianta rovněž nepřinese zvýšený uživatelský komfort, ale je možné, že by došlo k navýšení poplatku o DPH, což by veřejnost vnímala negativně. S ohledem na nárůst práv na straně uživatelů by došlo k vyšší administrativní zátěži na straně provozovatelů systémů EDAZ a SEM, což by znamenalo nutnost přijmutí nových zaměstnanců. Úprava systému EDAZ a SEM na variantu poplatku za službu si vyžádá náklady v řádech desítek milionů korun.

### 7.1.3. Zachování současného stavu

---

Třetí variantou je zachování současného stavu časového poplatku a mýta, jednalo by se i nadále o poplatek sui generis dle zákona o pozemních komunikacích, kdy se na něj neaplikuje daňový řád a zároveň není ani poplatkem za službu, pročež se z něj nevybírání DPH. Primární výhodou je, že současný stav se v praxi osvědčil, funguje na velmi dobré úrovni, jeho administrativní náročnost je přiměřená, systémy EDAZ a SEM jsou etablované a jejich uživatelé je znají. Udržení současného stavu nevyžaduje legislativní úpravy a dodatečné vynakládání finančních prostředků.

### 7.1.4. Zvolený přístup k charakteru časového poplatku a mýta

---

Z výše uvedených důvodů bude zachován stávající přístup k charakteru časového poplatku a mýta, tedy nebude časový poplatek a mýto podřazen pod daňový řád a současně nebudou zatíženy DPH. Hlavním důvodem pro zachování současného stavu je skutečnost, že zbylé dvě varianty mají celou řadu negativ, od potřeby rozsáhlé a koncepční změny právních předpisů, přes potenciálně vyšší administrativní náročnost a vynaložení finančních prostředků na úpravu systémů EDAZ a SEM, až po nutnost navýšení personálních kapacit provozovatelů EDAZ a SEM, a pouze jediné pozitivum spočívající ve vyřešení teoreticko-právní otázky povahy časového poplatku a mýta bez zvýšení uživatelského komfortu. Zachování současného stavu je minimalistická varianta a zachovává hlavní přednosti systému časového poplatku a mýta, který je v současné chvíli funkční, administrativně nepřiliš zatěžující, ekonomicky výhodný a zároveň jsou uživatelé systémů na ně uvyklí.

## 7.2. Časový poplatek pro vozidla do 3,5 t

---

### 7.2.1. Stávající podoba časového poplatku

---

Výběr časového poplatku zajišťuje SFDI, přičemž od 1. 1. 2021 byl pro výběr časového poplatku zaveden elektronický systém časového zpoplatnění namísto původního systému dvoudílných nalepovacích časových kupónů.

Od 1. 3. 2024 došlo k změnám v časovém zpoplatnění, kdy byl zaveden ke stávajícím časovým poplatkům jednodenní časový poplatek a časový poplatek pro hybridní vozidla s emisemi CO<sub>2</sub> do 50 g/km.

Sazby časového poplatku a způsob výpočtu je stanoven v § 21 zákona o pozemních komunikacích, ve znění účinném od 1. 3. 2024. Výše sazeb časového poplatku je každoročně valorizována o nárůst inflace a rozvoj dálniční sítě. V současné době lze uhradit časový poplatek na 1 rok, 30 dní, 10 dní nebo 1 den.

Sazba časového poplatku se odvíjí od ceny časového poplatku na 1 rok a to následovně:

- časový poplatek na 30 dnů činí 19 % sazby časového poplatku na 1 rok,
- časový poplatek na 10 dnů činí 12 % sazby časového poplatku na 1 rok a
- časový poplatek na 1 den činí 9 % sazby časového poplatku na 1 rok.

Od 1. března 2024 došlo ke zvýšení ročního časového poplatku. Jednalo se o první navýšení ročního časového poplatku od roku 2012. Z důvodů zavedení proporcionality časových poplatků stanovených Směrnicí Euroviněta došlo k mírnému zlevnění u 10-denního a 30-denního časového poplatku. Aktuálně jsou časové poplatky v této výši:

- 1 den ve výši 200 Kč,
- 10 dnů ve výši 270 Kč,
- 30 dnů ve výši 430 Kč,
- 1 rok ve výši 2 300 Kč.

Jak vyplývá z výše uvedeného, výnosy z časového zpoplatnění se navyšují a jsou významným příjmem Státního fondu dopravní infrastruktury pro výstavbu a opravy dopravní infrastruktury. V budoucnu tedy bude nastavený systém časového zpoplatnění zachován a dále rozšiřován tak, aby byl prohlouben pozitivní fiskální efekt.

### 7.2.2. Návrh časového poplatku po roce 2029

---

Novela zákona o pozemních komunikacích, účinná od 1. března 2024 (novela č. 349/2003 Sb.), zavedla nová pravidla pro určení sazeb časového poplatku. Základní sazbu určuje § 21, odst. 3: sazba časového poplatku na 1 rok v roce 2024 činí 2 300 Kč a v každém následujícím kalendářním roce činí sazba časového poplatku na 1 rok součin sazby časového poplatku na 1 rok platné v bezprostředně předcházejícím kalendářním roce a změnového koeficientu pro daný kalendářní rok; změnový koeficient pro kalendářní rok činí součet

- koeficientu 1,
- procentuálního přírůstku nebo poklesu úhrnného průměrného ročního indexu spotřebitelských cen za domácnosti celkem zjištěného Českým statistickým úřadem, ke kterému došlo v období 12 kalendářních měsíců bezprostředně předcházejících červenci kalendářního roku, který bezprostředně předchází danému kalendářnímu roku, vyjádřeného jako desetinné číslo, nejvýše však 0,1, a

- procentuální změny délky dálnic v provozu v období podle předchozí odrážky vyjádřené jako desetinné číslo; dálnicemi v provozu se rozumí jejich úseky, jejichž užívání bylo povoleno kolaudačním rozhodnutím nebo u nichž byl povolen nebo nařízen zkušební provoz.

Uvedený princip v sobě zahrnuje meziroční úpravy ceny časového poplatku jak pro inflační vlivy, tak pro rozvoj sítě zpoplatněných komunikací. Tento princip se předpokládá zachovat i po roce 2029.

### 7.2.3. Regionální rozlišení sazeb časového zpoplatnění

---

Zavedením elektronických dálničních známek se rozšířily technické možnosti parametrizace druhů dálničních známek dle délky platnosti, druhu paliva apod. Zvážena byla možnost zavedení krajských (regionálních) dálničních známek. Samotné zavedení regionálních dálničních známek však s vysokou mírou rizika může přinést zásadní negativní dopad na fiskální cíle systému časového zpoplatnění. Ze studie „Meziregionální dopravní proudy silničních vozidel do 3,5 t na dálniční síti“ zpracované z dopravního modelu České republiky vyplynulo, že ve vybraných krajích může být podíl vnitrokrasné dopravy na celkovém objemu dopravy až 85 %. V případě zavedení krajských (regionálních) dálničních známek by mohl tím pádem být významný pokles výnosů časového zpoplatnění, protože by si obyvatelé těchto krajů nepožadovali celostátní dálniční známky. Zavedení krajských (regionálních) dálničních známek tedy nelze s ohledem na nutnost zajištění udržitelnosti příjmů SFDI určených k výstavbě, modernizaci a údržbě dopravní infrastruktury doporučit.

Současně je třeba konstatovat, že systém časového zpoplatnění v principu nerozlišuje rozsah sítě dostupný jednotlivým motoristům, poplatek je stanoven za „možnost užití“ kteréhokoli úseku bez ohledu na počet vjezdů na zpoplatněnou komunikaci. V pojetí systému časového zpoplatnění není podstatné, zda uživatel zpoplatněné pozemní komunikace užije příležitostně celou síť nebo pravidelně užívá pouze několik konkrétních kilometrů, zato však každodenně. Regionální členění dálničních známek nepřináší větší míru spravedlnosti mezi uživateli, naopak přináší další nerovnost z důvodu nerovnoměrného rozdělení dálniční sítě mezi jednotlivými kraji, když např. v Libereckém kraji jsou k dispozici necelé 4 km dálnice D10 a s dalším rozšířením kilometrů dálnic není počítáno.

Zavedení regionálních dálničních známek sebou nese významné riziko snížení výnosů systému časového zpoplatnění díky přesunu uživatelů k regionálním známám a současně zvýšení administrativních úkonů call centra a reklamačních procesů.

Z výše uvedených důvodů nebudou zavedeny krajské (regionální) časové poplatky.

## 7.3. Mýtné pro vozidla nad 3,5 t a jeho sazby

---

### 7.3.1. Stávající podoba výkonového zpoplatnění

---

Určení výše sazeb výkonového zpoplatnění na pozemních komunikacích musí být v souladu s unijním právem, struktura a uplatnění sazeb na pozemních komunikacích jsou stanoveny Směrnicí Euroviněta.

V Česku bylo od 1. 1. 2021 zavedeno tzv. tříšložkové mýtné, které se skládá z poplatku za pozemní komunikace a poplatku za externí náklady za znečištění ovzduší a hluku z provozu. Mýtné se v souladu se směrnicí ukládá za účelem návratnosti nákladů vynaložených do výstavby a provozu zpoplatněných pozemních komunikací, a externích nákladů za znečištění ovzduší a hluku z provozu. Sazby mýtného jsou rozlišeny podle kategorie vozidla, počtu náprav a hmotnosti vozidla nebo jízdní soupravy, kategorie pozemní komunikace, emisní třídy vozidla a období dne. Na základě novely směrnice a její transpozice do zákona o pozemních komunikacích došlo od 1. 3. 2024 ke změnám ve struktuře a stanovení mýtných sazeb, kde mýtné se stanovuje i za účelem návratnosti za externí náklad emisí CO<sub>2</sub> a bylo zrušeno rozdělení sazeb dle období dne. Stanovení výše jednotlivých poplatků vychází z přílohy III, IIIb a IIIc

a částečně také z přílohy IIIa směrnice. Výše mýtných sazeb na zpoplatněných silnicích I. třídy vůči výši mýtným sazbám na dálnicích je nižší z důvodu nižších celkových nákladů vynakládaných na jejich výstavbu a provoz, které se v souladu se směrnici kalkulují a jsou determinující pro jejich možnou výši (vážený průměrný poplatek za pozemní komunikace, jak je definován v článku 2, odst. 1, bod 15 Směrnice Euroviněta). Výše mýtných sazeb pro autobusy kategorie M2 a M3 je stanovena na výrazně nižší procentuální návratnosti nákladů z důvodu podpory veřejné hromadné dopravy.

Výše stávajících mýtných sazeb je uvedena v příloze č. 4

### 7.3.2. Návrh struktury mýtných sazeb po roce 2029

Struktura a výše mýtných sazeb musí být po roce 2029 nadále plně v souladu se Směrnicí Euroviněta.

Vzhledem k tomu, že v současné době nejsou žádné informace o změně unijního práva, která by výši a strukturu sazeb změnila, předpokládáme jejich zachování v současné podobě. Jediným možným rizikem, které je popsáno níže, je případné zavedení emisních povolenek z fosilních paliv používaných v dopravě.

#### Vliv hmotnosti na nápravu na míru poškození pozemní komunikace

Poškození pozemních komunikací způsobují především vyšší hmotnosti přenášené na vozovku jednotlivou nápravou. Není tak zcela zásadní ani celková hmotnost vozidla, resp. jízdní soupravy, jako spíše hmotnost přenášená na jednotlivou osu. Závěry studie analyzující tuto problematiku s názvem „*The Role of Trucks in Highway Damage*“, jakkoliv tato studie byla publikována sice již v roce 2010 a z velké části stále staví na datech z roku 1950, jsou principy v ní obsažené stále obecně platné. Studie zjistila, že nákladní auta tvoří obvykle jen cca 10 % celkové dopravy, ale jsou zodpovědná za asi 30 % všech škod na silnicích. Studie také zjistila, že nákladní auta jsou zodpovědná za asi 70 % všech škod na mostech.

Studie odkazuje na zobecněné pravidlo čtvrté mocniny (G4PL), což je matematický vztah, který popisuje míru poškození, kterou vozidlo způsobí na vozovce. Pravidlo uvádí, že množství poškození je úměrné čtvrté mocnině nápravového zatížení vozidla. To znamená, že pokud zdvojnásobíme nápravové zatížení vozidla, množství poškození, které způsobí vozovkovému povrchu, je šestnáctkrát větší.

Pravidlo je určeno formulí

$$\left(\frac{W_1}{W_2}\right)^4$$

kde  $W_1$  je hmotnost na nápravu prvního vozidla a  $W_2$  je hmotnost na nápravu druhého vozidla, která jsou porovnávána z hlediska míry poškození vozovky.

G4PL byl odvozen na konci 50. let 20. století týmem výzkumníků na Michiganské univerzitě. Výzkumníci provedli sérii experimentů, ve kterých měřili množství poškození, které různé typy vozidel způsobily různým typům vozovek. Zjistili, že množství poškození bylo vždy úměrné čtvrté mocnině axiálního zatížení, bez ohledu na typ vozidla nebo typ vozovky.

Výše uvedené nelze plně zohlednit. Celkově lze vybrat na poplatku za pozemní komunikace maximálně částku, která je do zpoplatněných pozemních komunikací vkládána. Poškození vozovek těžkými nákladními vozidly je tak zohledněno v přiměřené míře již ve stávajících tarifech mýtného a není důvod je zásadně měnit, jelikož by plné zohlednění výše uvedeného vzorce vedlo k výraznějším rozdílům v sazbách pro jednotlivá vozidla a potenciálně mohlo vést i k zájmu dopravců rozdělovat zásilky do menších (lehčích) vozidel, což není systémové opatření z hlediska celkového vytížení zpoplatněných pozemních komunikací.

Z hlediska výše uvedeného je ospravedlnitelné, aby struktura mýtných sazeb zůstala i do budoucna zachována tak jak je platná v současné době, tj. rozlišení hmotnostních kategorií na 3,5 t až 7,5 t, 7,5 t až 12 t a nad 12 t, přičemž v každé z těchto kategorií se zohledňuje i počet náprav daného vozidla při konkrétní jízdě (počet náprav je proměnným parametrem, který řidič nastavuje na palubní jednotce). Zavádění další hmotnostní kategorie, potažmo vyšší míra diferenciací sazeb podle počtu os by s ohledem na provozovaný vozový park byla spíše kontraproduktivní z hlediska přehlednosti sazeb, když většinu výkonů v SEM konají vozidla s pěti osami (jízdni soupravy-kamióny).

### Emisní povolenky

Značným rizikem pro příjmy resortu dopravy představuje zavedení emisních povolenek z fosilních paliv používaných v dopravě, známých též pod názvem ETS 2.0. Dne 10. 5. 2023 byla přijata směrnice (EU) 2023/959, kterou se mění směrnice 2003/87/ES o vytvoření systému obchodování s povolenkami na emise skleníkových plynů v Unii a rozhodnutí (EU) 2015/1814 o zřízení a uplatňování trhové stabilizační rezervy pro systém Unie pro obchodování s povolenkami na emise skleníkových plynů. Směrnice mění systém obchodování s povolenkami na emise (ETS) tak, aby byl účinnější a spravedlivější. Směrnice zavádí i emisní povolenky pro fosilní paliva používaná v silniční dopravě. Datum účinnosti však ještě v současné době není možné jednoznačně určit, protože text směrnice počítá s možností odložení data účinnosti pro tento segment v případě příliš vysokých cen energie. O datu účinnosti by se mělo rozhodnout na základě příslušného článku směrnice v polovině roku 2026. Každopádně lze předpokládat, že před zavedením SEM po roce 2029 do provozu budou zpoplatněna fosilní paliva používaná v silniční dopravě v rámci systému obchodování s emisními povolenkami.

V této souvislosti je klíčový další osud složky mýta představující složku zpoplatnění emisí CO<sub>2</sub>, neboť není logické, aby k jejich zpoplatňování docházelo nadvrát, nicméně ani to není vyloučeno. Článek 7ga odstavec 11 Směrnice Euroviněta hovoří o tom, že uplatňování rozlišení poplatků na základě emisí CO<sub>2</sub> uvedeného v tomto článku není povinné v případě, že se uplatní jiné opatření Unie pro stanovení ceny uhlíku z paliva v silniční dopravě a článek 7ga ve svém odstavci 8 hovoří o tom, že do 25. března 2027 Komise posoudí provádění a účinnost rozlišení poplatků na základě emisí CO<sub>2</sub> uvedeného v tomto článku, jakož i to, zda je toto rozlišení i nadále nezbytné, a jeho soulad se směrnicemi 2003/87/ES a 2003/96/ES. Na základě tohoto posouzení Komise případně předloží legislativní návrh na změnu příslušných ustanovení této směrnice o rozlišení poplatků na základě emisí CO<sub>2</sub>.

### Určení výše poplatku na nestátních pozemních komunikacích

Směrnice Euroviněta v ohledu rozšíření výkonového zpoplatnění umožňuje rozšířit výkonové zpoplatnění i na pozemní komunikace mimo transevropskou síť pozemních komunikací (TEN-T), resp. mimo dálnice, kde pro stanovení sazeb platí přísnější pravidla obsažená v článku 7 odst. 1. V případě pozemních komunikací mimo TEN-T a mimo dálnic se postupuje podle článku 7 odst. 2 směrnice 1999/62/ES, kdy není nutné pro výši sazeb zohledňovat výši nákladů na výstavbu a provoz pozemních komunikací podle článku 7b. Zároveň však platí, že sazby mýta nesmí znevýhodňovat mezinárodní dopravu a nesmí vést k narušení hospodářské soutěže mezi hospodářskými subjekty. Z tohoto důvodu není možné určit výši sazeb v libovolné výši, ale je nutné prokázat, že výše sazeb nemá vliv na hospodářskou soutěž.

Další důležitou podmínkou pro určení sazeb a způsobu zpoplatnění pozemních komunikací mimo dálnice a mimo TEN-T je článek 7 odst. 5 Směrnice Euroviněta, která výslovně zakazuje, aby mýto bylo přímo, nebo nepřímo diskriminující na základě státu, ve kterém je vozidlo registrováno a také v návaznosti na výchozí, či cílové místo přepravní operace. Z tohoto ustanovení vyplývá, že není možné uvalit mýto pouze na tranzitní dopravu, ale mýto musí být uvaleno ve stejné výši pro všechny dopravce, kteří daný úsek využívají.

Vzhledem k tomu, že není možné vyloučit lokální dopravní operace z platby mýta, existuje zde riziko, že při stanovení příliš vysokých mýtných sazeb na silnicích nižších tříd budou výrazně znevýhodněny venkovské oblasti z hlediska nákladů na dopravní operace v těchto oblastech. Takováto situace by mohla mít negativní vliv na výši životních nákladů v těchto oblastech a zprostředkovaně také na zaměstnanost a vedla by k nedůvodnému zvyšování regionálních rozdílů napříč Českem.

Pro určení výše sazeb pro nestátní pozemní komunikace se jeví jako ideální a bezpečný postup zachovat výši a strukturu sazeb odpovídající silnicím I. třídy, a to z důvodu co největší možné přehlednosti a pochopitelnosti jejich výše a struktury pro zákazníky a především z důvodu, že výše sazeb na silnicích I. třídy je dlouhodobě určována na základě ctění pravidel článku 7 odst. 1 Směrnice Euroviněta a tudíž by nebylo nutné u nestátních pozemních komunikací samostatně prokazovat vliv na hospodářskou soutěž, neboť lze důvodně předpokládat, že výše sazeb určená pro silnice I. třídy v souladu s článkem 7 odst. 1 Směrnice Euroviněta toto základní kritérium splňuje. Rizika nastavení vyšších sazeb pro nestátní pozemní komunikace jsou natolik vysoká, že by vážně hrozilo jejich úspěšné zpochybnění Evropským soudním dvorem právě s odkazem na narušení hospodářské soutěže, což je ze své podstaty velmi obecný, a tedy i neurčitý pojem, kde žalobci budou mít proti odpůrci výrazně výhodnější pozici v argumentaci.

V každém případě lze na základě Směrnice Euroviněta ve znění Směrnice 2022/362/EU konstatovat, že mýtné sazby na silnicích II. a III. třídy by měly být totožné pro všechny kraje a pro všechny zpoplatněné komunikace téže třídy. V opačném případě se lze domnívat, že bude porušeno pravidlo zachování hospodářské soutěže mezi hospodářskými subjekty, viz odst. 1 Směrnice Euroviněta ve znění Směrnice 2022/362/EU.

Konečné určení výše sazeb je plně v kompetenci Ministerstva dopravy, respektive vlády, která určuje výši mýtných sazeb prostřednictvím nařízení vlády k mýtu.

### 7.3.3. Slevy na mýtném

---

V současné době je provozovatelům vozidel podléhajících výkonovému zpoplatnění pozemních komunikací poskytována sleva na mýtném v závislosti na rozsahu uloženého mýtného tomuto provozovateli v kalendářním roce. Zatímco mýtné je hrazeno průběžně v rámci kalendářního roku (formou předplaceného mýtného, nebo na bázi faktur vystavovaných měsíčně zpětně), sleva na mýtném je vyplácena provozovatelem SEM zpětně za kalendářní rok.

Dle nařízení vlády k mýtu je sleva na mýtném vyplácena, pokud celková výše části mýtného uloženého za účelem dosažení návratnosti nákladů vynaložených na zpoplatněné pozemní komunikace alespoň dosáhla

- a) 65 000 Kč, poskytne se sleva ve výši 6 %,
- b) 95 000 Kč, poskytne se sleva ve výši 9 %,
- c) 170 000 Kč, poskytne se sleva ve výši 11 %,
- d) 270 000 Kč, poskytne se sleva ve výši 13 %.

Tento přístup je v souladu se zněním článku 7i Směrnice Euroviněta a aktuálně se pro účely výběru dodavatele SEM po roce 2029 předpokládá zachování slevy v současné výši.

## 7.4. Podpora ekologických vozidel

---

### 7.4.1. Podpora vozidel do 3,5 t v systému časového zpoplatnění

---

S ohledem na setrvalý celosvětový tlak na snižování emisí CO<sub>2</sub>, jemuž odpovídají i legislativní aktivity EU přijímané v návaznosti na Pařížskou klimatickou dohodu a v návaznosti na tzv. Green deal, vydaný jako komuniké Evropské komise o evropském zeleném plánu pod číslem COM (2019) 640 ze dne 11. prosince 2019, je nutné předpokládat další postupně se zrychlující ekologizaci vozového parku. Budou-li tedy jakýmkoliv způsobem přijímána tarifní zvýhodnění pro vozidla s nižším množstvím produkovaných emisí, mělo by se tak vždy dít jen do okamžiku, kdy tato ekologizace vozového parku nebude mít výrazný negativní dopad na příjmovou stránku.

Předpokládá se, že vývoj technologií pro bezemisní mobilitu bude akcelarovat, a že ke konci roku 2029 již mohou být bezemisní vozidla cenově výrazně konkurenceschopnější, než je tomu v současné době. Lze tedy uvažovat nad tím, aby v budoucnu došlo ke zrušení osvobození těchto vozidel od úhrady časového poplatku, aktuálně se však s touto změnou nepočítá.

### 7.4.2. Podpora vozidel nad 3,5 t v systému výkonového zpoplatnění

---

Důraz na bezemisní nákladní dopravu vyplývá obecně ze závazku EU dosáhnout do roku 2050 klimatické neutrality a 90 % snížení emisí CO<sub>2</sub> z dopravy. Tento závazek se promítá do několika evropských právních předpisů, jakými jsou např. nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2019/1242 ze dne 20. června 2019, kterým se stanoví výkonnostní normy pro emise CO<sub>2</sub> pro nová těžká vozidla a kterým se mění nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 595/2009 a (EU) 2018/956 a směrnice Rady 96/53/ES nebo nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2023/1804 ze dne 13. září 2023 o zavádění infrastruktury pro alternativní paliva a o zrušení směrnice 2014/94/EU (dále jen „AFIR“), případně směrnice Evropského parlamentu a Rady 2009/33/ES ze dne 23. dubna 2009 o podpoře čistých a energeticky účinných silničních vozidel. Tyto právní předpisy předpokládají postupný přechod na bezemisní nákladní dopravu a vybudování příslušné dobíjecí a vodíkové infrastruktury. Zásadní překážku na této cestě však zatím představuje vysoká (zatím až trojnásobná) pořizovací cena těchto vozidel.

Směrnice Euroviněta předpokládá, že od 1. ledna 2026 nesmí být snížení sazby poplatku za pozemní komunikace větší než 75 % ve srovnání s poplatkem použitelným pro emisní třídu CO<sub>2</sub> č. 1, jak ji definuje tato směrnice. I při tomto omezení však může dané snížení sazby mýtného představovat poměrně zásadní incentivu pro bezemisní nákladní mobilitu a lze očekávat, že řada členských států půjde i do budoucna v nastavení systému podpory bezemisních nákladních vozidel právě touto cestou. Vycházet můžeme z toho, že např. Rakousko již dnes ve svých sazbách mýtného uplatňuje zásadní zvýhodnění bezemisních nákladních vozidel a v Německu a vlámské části Belgie jsou elektrická nákladní vozidla (v Německu včetně plug-in hybridů) od placení mýtného dokonce zcela osvobozena. To opět odpovídá Směrnici Euroviněta, která toto umožňuje až do 31. 12. 2025. Česko a některé další unijní státy k implementaci dané směrnice přistoupily více konzervativně a odstupňování sazeb mýtného navázaly na nulovou sazbu poplatku za externí náklady CO<sub>2</sub> a emisí za znečištění ovzduší. Ponechali tak pouze u těchto vozidel poplatek za hluk z provozu. Příkladem je dnes kromě Česka například Maďarsko. Aktuálně se v Česku předpokládá zachování dosavadního přístupu ke zpoplatnění bezemisních nákladních vozidel.

Dále pak Směrnice Euroviněta umožňuje od zpoplatnění osvobodit bezemisní vozidla s celkovou hmotností nejvýše 4,25 t. Této možnosti Česká republika využila a tuto možnost transponovala do § 20a

odst. 1 písm. o) zákona o pozemních komunikacích, kde osvobodila od zpoplatnění vozidla na elektrický a vodíkový pohon do uvedené hmotnosti.

Ke dni 17. 4. 2024 je evidováno v SEM 48 vozidel na elektrický pohon zařazených do emisní třídy CO<sub>2</sub> č. 5. Pokud jde o predikci dalšího vývoje v oblasti nákladní elektromobility, a jejího možného dopadu na výnosy z mýtného systému v Česku po roce 2030, je třeba konstatovat, že ačkoliv lze celoevropsky očekávat postupný nárůst bezemisní nákladní mobility, nárůst počtu registrovaných nákladních elektrických vozidel v Česku nelze očekávat v příštích letech nikterak dramatický. Dle studie společnosti Leef uvedené v příloze č. 5 v roce 2030 by se počet elektrických nákladních vozidel měl pohybovat v rozmezí 2–11 tisíc vozidel a v roce 2035 pak v rozmezí 11–27 tisíc vozidel. Reálný scénář se pohybuje v rozmezí 6–21 tisíc vozidel. V roce 2035 by se tak jednalo o 1 % až 2,5 % ze všech registrovaných vozidel v SEM. Ztráta z vybraného mýtného u těchto vozidel by mohla být kompenzována navýšením poplatku za externí náklad emise CO<sub>2</sub> u ostatních vozidel v SEM.

## 8. Organizační modely zpoplatnění

---

### 8.1. Stávající řešení

---

#### 8.1.1. Organizační model pro časové zpoplatnění vozidel do 3,5 t

---

SFDI uzavřel s CENDIS Smlouvu o návrhu a vývoji, implementaci a správě informačního systému elektronické dálniční známky ze dne 3. 3. 2020 (dále jen „Smlouva EDAZ“) v důsledku změny zákona o pozemních komunikacích, kdy od 1. 1. 2021 došlo k přechodu z původního papírového kupónového systému na systém elektronický. Systém EDAZ byl na základě Smlouvy EDAZ následně vytvořen. Jedná se o komplexní informační systém zastřešující systém časového zpoplatnění, zejména výběr časového poplatku ve smyslu § 21a odst. 1 tohoto zákona a vedení evidence vozidel v systému časového zpoplatnění dle § 21c tohoto zákona. EDAZ je významným informačním systémem dle § 2 písm. d) zákona č. 181/2014 Sb., o kybernetické bezpečnosti a o změně souvisejících zákonů, ve znění pozdějších předpisů. Smlouva EDAZ byla uzavřena v rámci tzv. vertikální spolupráce na základě ustanovení § 11 odst. 4 písm. b) zákona č. 134/2016 Sb., o zadávání veřejných zakázek (dále jen „zákon o zadávání veřejných zakázek“).

Smlouva EDAZ je uzavřena na dobu určitou do 31. 12. 2024, přičemž je aktuálně jednáno o jejím prodloužení. Smlouva EDAZ končí uplynutím doby, na kterou byla sjednána, dohodou smluvních stran, výpovědí nebo odstoupením. Výpověď může SFDI uplatnit při zvlášť hrubém porušení Smlouvy EDAZ (např. Porušení SLA parametrů, prodlení s Harmonogramem plnění, neodstranění porušení smlouvy po opakované výzvě). Naopak CENDIS může Smlouvu EDAZ vypovědět z důvodu prodlení úhrady faktur. Výpovědní doba je obecně dva měsíce a počíná na začátku kalendářního měsíce následujícího po kalendářním měsíci, v němž byla výpověď doručena druhé smluvní straně, přičemž SFDI má možnost si vymínit devíti měsíční výpovědní dobu, aby měl prostor k zajištění jiného poskytovatele služeb EDAZ. Odstoupení od smlouvy je z důvodu jistoty smluvního vztahu značně limitované.

Smlouva EDAZ zavazuje CENDIS v případě jejího neprodloužení či jiného způsobu jejího ukončení k předložení veškeré aktualizované dokumentace EDAZ a souvisejících prostředí v takovém rozsahu, aby byl zajištěn přechod k jinému poskytovateli služby, blíže srov. odst. 18.16 Smlouvy EDAZ.

Výběr časového poplatku dle § 21a zákona o pozemních komunikacích zajišťuje SFDI, který umožňuje úhradu bezhotovostním převodem na webu [www.edalnice.cz](http://www.edalnice.cz) a sítí samoobslužných kiosků. Dále SFDI pověřil veřejnoprávní Smlouvou o zajištění úhrady časového poplatku na fyzických obchodních místech ze dne 20. srpna 2020 výběrem časového poplatku na základě zadávacího řízení podle zákona o zadávání veřejných zakázek Českou poštu, s.p. a ČEPRO, a.s.<sup>5</sup>, na pobočkách těchto společností lze časový poplatek uhradit v hotovosti i bezhotovostním převodem. Výše uvedená smlouva je uzavřena na dobu neurčitou, přičemž ji lze po třech letech ode dne jejího uzavření bez udání důvodu vypovědět s výpovědní dobou patnáct měsíců v případě výpovědi ze strany České pošty, s. p. a ČEPRO, a.s. nebo jednoho měsíce v případě výpovědi ze strany SFDI. Po dobu trvání smlouvy probíhá 89 % úhrad časového poplatku prostřednictvím webu [www.edalnice.cz](http://www.edalnice.cz), 10 % úhrad prostřednictvím fyzických obchodních míst České pošty, s.p. a ČEPRO, a.s. a 1 % úhrad prostřednictvím sítě samoobslužných kiosků. V rámci smlouvy byla sjednána provize pro Českou poštu, s.p. a ČEPRO, a.s. ve výši 2,3 %.

---

<sup>5</sup> ČEPRO a.s. je provozovatelem sítě čerpacích stanic EuroOil.

V současné době SFDI jedná o rozšíření sítě osob, u kterých uživatelé mohou uhradit časový poplatek z řad zahraničních subjektů a či umožnění uhrazení časového poplatků v rámci tzv. Infotainmentu vozidel.

### 8.1.2. Organizační model pro výkonové zpoplatnění vozidel nad 3,5 t

V roce 2018 byl Ministerstvem dopravy v rámci jednacího řízení s uveřejněním vybrán dodavatel služeb provozu, údržby a obnovy SEM. Na základě Smlouvy o dodávce a poskytování komplexních služeb provozu SEM ze dne 20. 9. 2018 („Smlouva SEM“) byl vybraným dodavatelem dodán SEM, jehož provoz byl zahájen ke dni 1. 12. 2019. Smlouvou ze dne 16. 10. 2018 o postoupení Smlouvy o dodávce a poskytování komplexních služeb provozu SEM ze dne 20. září 2018 došlo s účinností ke dni 16. 10. 2018 k postoupení Smlouvy SEM a všech práv a povinností z MD na ŘSD, jako subjekt, který vykonává funkci provozovatele SEM ve smyslu zákona o pozemních komunikacích. Dodavatel SEM bude do 30. 11. 2029 pro provozovatele SEM poskytovat služby provozu, údržby, obnovy a inovace SEM.

Realizace a poskytování komplexních služeb provozu SEM bylo rozděleno do 3 etap:

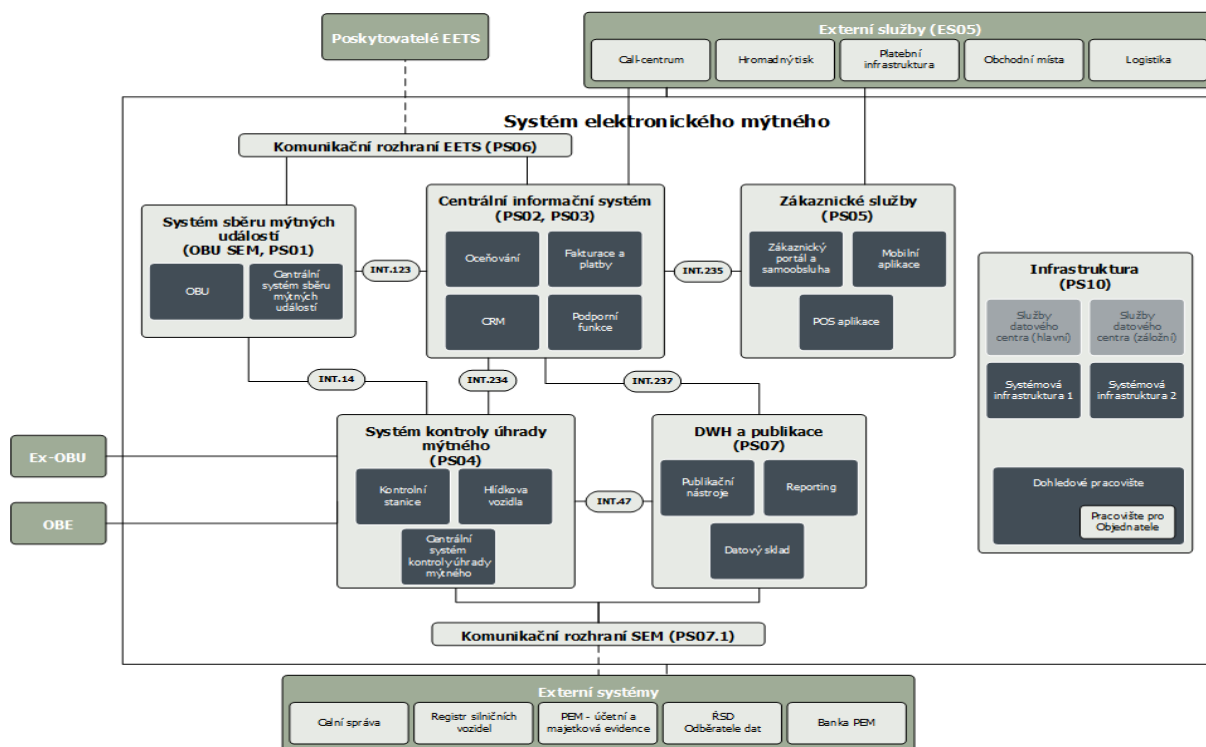
- Etapa 1 – Dodávka SEM,
- Etapa 2 – Provoz, údržba, obnova a inovace SEM,
- Etapa 3 – Ukončení provozu SEM.

Do vlastnictví státu byla v rámci Etapy 1 dodána a předána infrastruktura a technologie SEM v rozsahu:

- infrastruktura SEM na zpoplatněných komunikacích, která zahrnuje:
  - kontrolní stanice,
  - hlídková vozidla kontroly,
- elektronická zařízení (OBU), která jsou buď instalovaná ve vozidlech uživatelů zpoplatněných pozemních komunikací anebo se nachází ve skladech provozovatele SEM. Jedná se o OBU:
  - palubní jednotka Billien OBU 5051. Používá se standardně pro běžná vozidla, a i pro vozidla s pokovenými skly (dodatečná výbava), která podléhají výkonovému zpoplatnění, tak i pro vozidla, která podle ZoPK jsou vyňaty z povinnosti hradit mýtné na výkonově zpoplatněných PK.
  - V souladu se směrnicí Evropského parlamentu a Rady 2004/52/ES tato palubní jednotka využívá následující technologie:
    - satelitní určování polohy,
    - mobilní komunikaci GSM-GPRS,
    - mikrovlnnou komunikaci v pásmu 5,8 GHz.
  - systémy pro zpracování dat, umístěné v pronajatých prostorách hlavního a záložního datového centra, které zahrnují:
    - Centrální informační systém (CIS),
    - Centrální systém kontroly úhrady mýtného (EFBO),
    - Centrální systému sběru mýtných událostí (TCS 3G),
    - datový sklad (DWH),
    - portál pro internetovou a mobilní prezentaci SEM se zákaznickou samoobsluhou a aplikací Mýtný kalkulátor,
    - rozhraní pro výměnu dat s poskytovateli EETS,
    - rozhraní na externí systémy:
    - rozhraní pro propojení s obchodními místy pro poskytování zákaznických služeb uživatelům zpoplatněných pozemních komunikací,
    - rozhraní pro výměnu dat s bankou a platební infrastrukturou vydavatelů a provozovatelů Platebních a Tankovacích karet,

- rozhraní pro propojení s finančním, účetním a majetkovým systémem ŘSD,
- rozhraní pro propojení s centrem pro poskytování telefonických služeb podpory uživatelům zpoplatněných pozemních komunikací (call-centrem),
- rozhraní pro propojení s centrem hromadných tisků dokladů,
- rozhraní pro logistiku OBU.

Výše uvedená infrastruktura a technologie SEM jsou přiřazené do jednotlivých provozních souborů tak, aby v rámci SEM byly pokryté všechny funkce, procesy a služby pro komplexní zajištění elektronického výběru mýtného na zpoplatněných komunikacích a jejichž architektura je znázorněná na níže uvedeném obrázku.



Obrázek 4: Architektura SEM

Kontrolu dodržování mýtné povinnosti na zpoplatněných PK vykonává na základě § 40 odst. 8 písm. b) zákona o pozemních komunikacích Celní správa, které ŘSD zajišťuje přístup do SEM do části PS04 a poskytuje na základě smlouvy infrastrukturu, technické a provozní zařízení a prostředky pro provádění výkonu kontroly na zpoplatněných pozemních komunikacích, pro vedení správních řízení, pro zpracování dat o výsledcích kontroly a pro dispečink a řízení hlídek na zpoplatněných pozemních komunikacích.

V rámci Etapy 1 byly rovněž připraveny a naimplementovány další služby, procesy, funkce a postupy, a to ke dni zahájení provozu SEM, a to:

- služby provozu veškeré infrastruktury a technologií dodaných do majetku státu,
- externí služby navazující na dodaná rozhraní, jejichž poskytování bylo požadováno ze strany vybraného dodavatele jako služba,
- a další procesy, funkce a postupy pro zajištění:
  - dodávek na výslovný pokyn objednatele, tj. provozovatele SEM,
  - záručního a pozáručního servisu SEM,
  - inovace a obnovy SEM, včetně změnových řízení,
  - monitoringu provozu SEM,

- sběru parametrů pro sledování úrovně poskytovaných služeb, pro kontrolu dodržování sjednaných SLA parametrů.

K datu zahájení poskytování komplexních služeb provozu SEM ze strany vybraného dodavatele v rámci Etapy 2 bylo zahájeno poskytování výše uvedených služeb a byl zahájen jak proces kontroly dodržování sjednaných SLA (úroveň poskytovaných služeb), tak i KPR (klíčové provozní parametry) výkonosti SEM.

Na základě dodaných provozních dat ze SEM a vlastního měření kontrolu dodržování sjednaných KPR pro provozovatele SEM dle smlouvy zajišťuje nezávislý supervizor, jímž je CENDIS. Supervizor měsíčně vyhodnocuje míru plnění každého z 9 sjednaných KPR<sup>6</sup>, které předá Provozovateli a ten na základě stanovených hodnot posoudí jejich splnění proti mezním hodnotám a případně uplatní sjednanou smluvní pokutu při jejich nedodržení.

V rámci Etapy 3 jsou Smlouvou SEM sjednány následující služby, které umožní ukončení provozu SEM a přechod na nového dodavatele či poskytovatele služeb provozu nového systému elektronického výběru mýtného, a které tak do budoucna omezují závislost na jednom dodavateli.

Základní služby Etapy 3, které jsou v rámci Smlouvy SEM sjednány s dodavatelem a které bude dodavatel plnit výlučně na základě výslovného písemného pokynu provozovatele SEM, jsou služby související s:

- ukončením provozu SEM,
- převzetím poskytovaných komplexních služeb SEM nebo jejich částí, převzetím kritické infrastruktury a technologie nebo jejich části provozovatelem nebo nově vybraným dodavatelem,
- inventarizací a převzetím všech součástí SEM, které jsou v majetku státu,
- likvidací nepotřebného majetku, řízenou skartací dokumentů a datových nosičů, odstraněním staveb a uvedením prostředí do původního stavu.

## 8.2. Posouzení možnosti sloučení obou systémů zpoplatnění

---

V současné době je v Česku využíván samostatný systém pro časové zpoplatnění a samostatný systém pro výkonové zpoplatnění. Každý z nich vychází z jiných legislativních, technických a procesních požadavků.

Pro rozhodnutí o dalším organizačním modelu zpoplatnění pozemních komunikací bylo nutné zhodnotit, zda by zajištění provozování systémů časového a výkonového zpoplatnění jedním (centrálním) provozovatelem mohlo přinést synergii, která by generovala úsporu na straně nákladů na provoz systémů. Dle současných zkušeností by mohlo dojít ke sloučení kontrolních technologií a souvisejících procesů a obecně technologií osazených na zpoplatněných komunikacích a technologií souvisejících s datovou infrastrukturou a jejím zabezpečením. Naopak se nejeví jako účelné slučování prodejních kanálů (kategorie uživatelů vozidel do 3,5 t a nad 3,5 t jsou zcela odlišné z pohledu jejich potřeb a chování), call center a e-shopu pro prodej elektronické dálniční známky (opět s ohledem na odlišné potřeby a chování uživatelů těchto systémů).

Systém kontroly a monitoringu vozidel byl vyhodnocen jako oblast, kde existuje potenciální synergie z propojení obou systémů, kdy by monitoring nemusel probíhat ve dvou oddělených systémech. Na druhou stranu i v současné podobě je vzhledem k možnostem propojení dvou oddělených informačních systémů přes eGSB (ISSS) možnost kontroly a vzájemného ověřování dostatečně efektivní a vyžaduje pouze minimální dodatečné náklady, přičemž vývoj v této oblasti vzájemného propojování lze očekávat, že se v dalších letech bude dále zlepšovat.

---

<sup>6</sup> Nezávislý supervizor nad rámec výše uvedeného kontroluje i KPR jednotlivých Poskytovatelů EETS.

Úplné sloučení systémů časového a výkonového zpoplatnění se však nejeví jako účelné. Oba systémy plní odlišné role. V případě časového zpoplatnění se jedná o provedení úhrady, její kontrolu a kontrolu oprávněnosti použití zpoplatněné sítě. U výkonového zpoplatnění sítě se jedná o vyměření mýtného na základě stanovení součinu sazby mýtného a ujeté vzdálenosti po zpoplatněné pozemní komunikaci. Způsobem kontroly plnění povinností provozovatele vozidla a řidiče jsou z tohoto principu také odlišné.

Z popisů základních komponent obou informačních systémů pro úhradu poplatků za užití zpoplatněných pozemních komunikací je patrné, že se jedná o robustní informační systémy. Některé komponenty obou systémů jsou podobné, ale z hlediska procesů, rolí a plněných úkolů nejsou vzájemně kompatibilní.

Výstavba a provoz systémů zpoplatnění v režimu zpoplatnění obecného užívání pozemních komunikací dle § 20 zákona o pozemních komunikacích podléhá vysoké míře regulace dle platných právních předpisů. Slučování systémů EDAZ a SEM pod jeden společný informační systém by při zachování současné odlišné role provozovatelů znamenal nutnost společného zadávání a oddělené smluvní odpovědnosti za odlišné části informačního systému. S ohledem na premisy definované tímto dokumentem a požadavek minimálního rozsahu navržené změny právní úpravy se doporučuje zachování oddělených systémů EDAZ a SEM.

Zároveň je nutné zachovat stávající stav, kdy systém časového a systém výkonového zpoplatnění bude jediný pro všechny typy pozemních komunikací. Připuštění zavedení samostatných systémů zpoplatnění na úrovni jednotlivých vlastníků pozemních komunikací by situaci pro řidiče velmi znepráhlednilo. V důsledku by provozování více samostatných systémů zpoplatnění vedlo i k vysoké míře porušování povinnosti úhrady za užití zpoplatněné komunikace s nutným navýšením represivních postupů pro vymáhání povinností, což by si kladlo nepřiměřené nároky na lidské zdroje.

Systém časového zpoplatnění bude i v následujícím období, z pohledu organizačně procesního, jediný v rámci Česka a bude zajišťovat výběr, správu a kontrolu úhrady časových poplatků za užití zpoplatněné pozemní komunikace vozidly do 3,5 t.

Systém výkonového zpoplatnění bude i v následujícím období, z pohledu organizačně procesního, jediný v rámci Česka. Na rozdíl od systému časového zpoplatnění bude umožňovat zpoplatnění pozemních komunikací jiných vlastníků. Výhodou jediného systému pro daný typ zpoplatnění je jednoznačně jednodušší legislativní ukotvení a výrazně vyšší přívětivost pro uživatele (jeden smluvní vztah s provozovatelem SEM či poskytovatelem EETS, jedno palubní zařízení).

Toto nevyklučuje zavedení samostatných systémů na zpoplatnění vjezdu do center měst, jak je popsáno v kapitole 4.5.2.

## 8.3. Navrhované řešení po roce 2029

---

### 8.3.1. Organizační model pro časové zpoplatnění vozidel do 3,5 t po roce 2029

---

Stávající smlouva EDAZ v čl. 10 detailním způsobem upravuje práva duševního vlastnictví zahrnující autorská práva a poskytování licencí ze strany CENDIS, aby nedošlo k situaci vendor-lock-in, tj. nemožnosti změny poskytovatele služeb poskytovaných na základě Smlouvy EDAZ.

Současně SFDI dle čl. 11 Smlouvy EDAZ náleží zdrojový kód k EDAZ a databázové modely, popis vytvoření EDAZ ze zdrojové formy, vysvětlení obsahu jednotlivých programových modulů a jejich klíčových funkcí ve formě komentářů ve Zdrojových kódech.

Smlouva EDAZ precizním způsobem stanovuje práva a povinnosti smluvních stran a jednoznačně určuje a upravuje varianty ukončení smluvního vztahu tak, aby vytvořený systém byl využitelný i při změně osoby poskytovatele.

Z hlediska rolí v systému časového zpoplatnění není navrhována žádná změna – správcem systému časového zpoplatnění bude nadále SFDI a zůstane také příjemcem vybraných časových poplatků.

Rovněž se osvědčil současný systém distribuce časového poplatku, kdy uživatelé mají zajištěnou širokou síť tzv. Obchodních míst od webu [www.edalnice.cz](http://www.edalnice.cz), přes pobočky České pošty, s.p. a síť čerpacích stanic EuroOil provozovanou společností ČEPRO, a.s. a konče sítí samoobslužných kiosků. Distribuční síť pracuje s relativně nízkou provizí (2,3 %) a zároveň uživatelé vědí, kde mohou časový poplatek uhradit.

S ohledem na to, že je zajištěn spolehlivý dodavatel EDAZ a smluvní vztah lze udržovat i po roce 2029, se nenavrhuje stávající vyhovující organizační model měnit.

### 8.3.2. Organizační model pro výkonové zpoplatnění vozidel nad 3,5 t po roce 2029

Organizačním modelem se pro potřebu tohoto dokumentu rozumí uspořádání smluvních vztahů mezi dodavatelem SEM, tj. infrastrukturně, technologicky a provozně specializovaným partnerem, a provozovatelem SEM ve smyslu § 22a odst. 1 zákona o pozemních komunikacích.

V zásadě jsou k dispozici následující varianty organizačního modelu:

- dodávka infrastruktury a technologie do majetku státu s následným provozováním systému ze strany Provozovatele, jímž je přímo určená státní organizace (státní podnik, organizační složka státu atp.) – varianta D1;
- dodávka infrastruktury a technologie do majetku státu s následným provozováním systému vybraným dodavatelem – varianta D2;
- poskytování komplexní služby výběru mýtného tj. vč. zajištění veškeré infrastruktury a technologií vybraným dodavatelem – varianta S1.

Tabulka 6: Porovnání vlastností jednotlivých organizačních modelů

Model	D1 – dodávka	D2 – dodávka a služby	S1 – komplexní služby
Charakteristika	<p>Vybraný dodavatel dodá a uvede do provozu infrastrukturu a technologii, bude poskytovat záruční a pozáruční servis, tj. zajistí údržbu systému.</p> <p>Stát vlastními odbornými silami zajistí provozování infrastruktury a technologie a bude poskytovat služby podpory zákazníkům, tj. uživatelům zpoplatněných komunikací.</p>	<p>Vybraný dodavatel dodá a uvede do provozu infrastrukturu a technologii a poskytne záruční a pozáruční servis, tj. zajistí údržbu systému.</p> <p>Dodavatel rovněž zajistí provozování technologie a bude jménem Provozovatele poskytovat služby podpory zákazníkům, tj. uživatelům zpoplatněných komunikací.</p>	<p>Vybraný dodavatel poskytuje jménem Provozovatele komplexní služby výběru elektronického mýta.</p> <p>Dodavatel za tímto účelem na svoje náklady a odpovědnost zajistí všechny potřebné organizační, technické, personální a materiální předpoklady pro elektronický výběr mýtného.</p>

Model	D1 – dodávka	D2 – dodávka a služby	S1 – komplexní služby
Silné stránky	<p>Stát vlastní infrastrukturu a technologie, má je plně pod kontrolou.</p> <p>Stát má plně pod kontrolou provoz a zajišťuje ho svými kapacitami, což může snížit náklady na provoz systému.</p> <p>Model nákladů je transparentní.</p>	<p>Stát vlastní infrastrukturu a technologie, jejich provoz, údržbu a obnovu má pod kontrolou formou sjednaných SLA parametrů.</p> <p>Přenesení řízení a zajištění běžných provozních rizik na dodavatele. Zejména jde o přenesení rizika výpadku výběru mytného.</p> <p>Transparentní model nákladů.</p> <p>Efektivní využití sdílených kapacit pro poskytování zákaznických služeb.</p> <p>Stát nemusí disponovat vysoce kvalifikovanými personálními, organizačními a materiálními zdroji pro provozování systému a poskytování zákaznických služeb.</p>	<p>Přenesení dodavatelských a provozních rizik na poskytovatele služeb v plném rozsahu.</p> <p>Stát nemusí disponovat vysoce kvalifikovanými personálními, organizačními a materiálními zdroji pro provozování systému a poskytování zákaznických služeb.</p> <p>Flexibilita rozvoje, optimalizace kapacity a výkonnosti systému je plně v režii dodavatele (realizace změn nepodléhá zákonu o zadávání veřejných zakázek).</p> <p>Nevytváří se <i>pro futuro</i> závislost na jednom dodavateli</p>

Model	D1 – dodávka	D2 – dodávka a služby	S1 – komplexní služby
Slabé stránky	<p>Stát musí disponovat vysoce kvalifikovanými dostatečnými personálními, organizačními a materiálními zdroji pro provozování systému a poskytování zákaznických služeb, tj. služeb podpory uživatelům zpoplatněných komunikací. Pracovníci musí mít odpovídající platové ohodnocení a hrozí riziko „přepřelacení“ a přetažení do komerčních společností.</p> <p>Komplikované možnosti rozvoje, optimalizace kapacity a výkonnosti systému (případná externí realizace změn a rozvoj bude muset probíhat v souladu se zákonem o zadávání veřejných zakázek).</p> <p>Nižší efektivita specializovaných pracovišť (není synergie sdíleného využití kapacit pro více subjektů, např. call centrum).</p> <p>Kompetenční spory v rámci reaktivní údržby – spory mezi dodavatelem záručního servisu, zda byla chyba / závada na straně infrastruktury a technologie nebo na straně neodborného zajištění jejich provozu.</p> <p>V případě výpadku výběru mýta by náhrada škody byla na straně státu.</p>	<p>Dočasná závislost na jednom dodavateli po dobu trvání smlouvy.</p> <p>V případě ztráty schopnosti dodavatele poskytovat služby provozu, údržby a obnovy systému je obtížné zajistit kontinuitu provozu systému a služeb podpory uživatelům zpoplatněných komunikací (z pohledu přenosu znalostí a dodržování podmínek a povinností dle zákona o zadávání veřejných zakázek).</p>	<p>Stát nevlastní kritickou infrastrukturu a nemá ji pod kontrolou.</p> <p>Infrastruktura je v majetku dodavatele služby, vzniká případná nutnost budovat novou infrastrukturu. Složitě majetkoprávní vztahy ohledně infrastruktury na zpoplatněných PK, které by vyžadovaly razantní legislativní změny.</p> <p>Nedostatečně transparentní model nákladů na komplexní služby zajištění elektronického výběru mýtného.</p> <p>Nutná zásadní změna zákona o pozemních komunikacích.</p> <p>Složitě podmínky pro vymezení smluvního vztahu mezi Provozovatelem a dodavatelem komplexních služeb. Nedostatečná transparentnost nákladové struktury elektronického výběru mýtného.</p> <p>V případě ztráty schopnosti dodavatele poskytovat služby provozu elektronického výběru mýtného je obtížné zajistit kontinuitu provozu systému a služeb podpory uživatelům zpoplatněných komunikací (z pohledu přenosu znalostí, převodů systému do majetku státu a zákona o zadávání veřejných zakázek).</p>

Model	D1 – dodávka	D2 – dodávka a služby	S1 – komplexní služby
Riziko	<p><u>Vysoké</u></p> <p>Hrozba částečné, nicméně dlouhodobé závislosti na jednom dodavateli.</p> <p>Personální, organizační a materiální zdroje pro provozování systému a poskytování zákaznických služeb spojených s výběrem mýtného na straně státu.</p> <p>Riziko nedostatku personálních zdrojů.</p> <p>Nevymahatelnost škody v případě výpadku výběru mýtného v případě pochybení Provozovatele.</p>	<p><u>Nízké</u></p> <p>Jedná se o variantu organizačního modelu, který byl v Česku vyzkoušen a provozován od roku 2007.</p>	<p><u>Vysoké</u></p> <p>Zásadní legislativní změny.</p> <p>Složité smluvní podmínky mezi Provozovatelem a dodavatelem komplexní služby.</p>

Na základě jednoduchého porovnání výše uvedených variant lze považovat organizační model ve variantě D2 jako model s nejnižší mírou rizika. Výsledné pořadí variant organizačního modelu z hlediska jejich vhodnosti realizace z pohledu státu, seřazeno od nejvhodnější k nejméně vhodné variantě je: D2 (nejvhodnější), pak D1 následována variantou S1 (jako nejméně vhodná).

Dle závěrů výše uvedeného stručného posouzení variant organizačního modelu a s využitím zkušeností z provozu ESVZ a SEM v Česku od roku 2007 se jeví, že jak z časového (tzn. minimum změn), tak i organizačního, technického a věcného hlediska (např. omezená kapacita odborníků na straně státu, využitelnost stávající infrastruktury a technologií v majetku státu či nutnost zásadních legislativních změn atd.) není vhodné zásadně měnit organizační model systému elektronického zpoplatnění pozemních komunikací pro zajištění elektronického výběru mýtného po roce 2029.

Elektronický výběr mýtného po roce 2029 by měl v souladu s příslušnými zákony zajišťovat na základě smlouvy vybraný dodavatel, resp. poskytovatel služeb provozu systému pro elektronický výběr mýtného tak, aby byly zajištěné předpoklady uvedené níže. Posouzení těchto předpokladů bude jedním z předmětů plnění ze strany poradce pro výběr nového dodavatele SEM, přičemž se bude vycházet ze závěrů vyplývajících z tohoto dokumentu.

Podmínky pro veřejnou zakázku na nového dodavatele a/nebo poskytovatele provozu SEM budou koncipovány tak, že:

- bude vybrán pouze poskytovatel provozu, údržby a obnovy stávajícího SEM, nebo
- bude vybudován nový SEM vč. dodávek dalších součástí nové infrastruktury a technologií do majetku státu, přičemž budou v maximální možné míře použity vhodné součásti infrastruktury a technologie SEM (např. konstrukce kontrolních bran atp.).

Nový dodavatel a/nebo poskytovatel služeb provozu, údržby a obnovy SEM na základě smluvních vztahů zajistí:

- dodávku nového SEM nebo převzetí a rozšíření stávajícího SEM dle podmínek veřejné zakázky (změny rozsahu zpoplatněných PK, kategorií zpoplatněných vozidel apod.) pro období od 1. 12. 2029 po dobu dalších min. 10 let,
- služby provozu nového SEM, zajištění jeho záručního a pozáručního servisu, inovace a obnovy.

V rámci služeb provozu SEM by byl zachován stejný princip poskytovaných služeb jako ve stávajícím SEM, avšak s větším důrazem na využívání elektronické komunikace zákazníka se SEM, tj. dodavatel SEM by zajišťoval:

- služby provozu, údržby, inovace a obnovy kritické infrastruktury a technologií SEM, které jsou v majetku státu,
- ostatní služby, které nevyužívají infrastrukturu a technologie v majetku státu, ale jsou nutné pro elektronický výběr mýtného by zajišťoval pouze jako službu (např. platební kanály/prostředky, podpora uživatelů na síti zpoplatněných komunikací (obchodní místa), zákaznická samoobsluha, web, mobilní aplikace atd.),
- tvorbu a provoz uživatelského prostředí tak, aby veškerá komunikace se zákazníkem mohla probíhat elektronicky a zákazník měl k dispozici veškeré údaje, které se vztahují k jeho účtu a provozu jeho vozidel, a to včetně notifikací o případných problémech (např. o vzniku nedoplatku), a elektronických nástrojů na dohledání neuhrazených transakcí a jejich zaplacení,
- ukončení provozu SEM, a to v rozsahu, který odpovídá kapitole 8.1.2.

V souvislosti s přípravou zadání a realizace zajištění výkonového zpoplatnění PK od konce roku 2029 se doporučuje, aby zadavatel veřejné zakázky na výběr nového dodavatele SEM stanovil konkrétní:

- rozsah zpoplatněných PK,
- základní podmínky a parametry výběru elektronického mýtného (např. možnosti plateb mýta (placení předem a následné placení), charakter mýtného (nevztahuje se na něj DPH) apod.),
- technické podmínky jak pro dodávku, tak i pro poskytování komplexních služeb provozu nového SEM (vhodně upravené vzhledem k případnému rozšíření zpoplatnění na silnice II. a III. třídy apod.),
- parametry SLA týkající se provozu infrastruktury a technologie SEM (vysoká dostupnost, 24x7, dvě datová centra v určité vzdálenosti, jejich zrcadlení apod.),
- parametry kontroly výkonosti a efektivity poskytování komplexních služeb výběru elektronického mýtného (jednotlivé KPR),
- jednotkový rozsah položek pro ocenění dodávky všech součástí infrastruktury a technologií SEM tak, aby je bylo možné zařadit do majetku provozovatele SEM a v průběhu provozu SEM škálovat podle potřeb a na výslovný pokyn provozovatele SEM (detailní struktura nabídkové ceny),
- jednotkový rozsah položek pro ocenění služeb tak, aby služby poskytované ze strany dodavatele SEM byly atomizovány a umožňovaly:
  - sledovat výkonost dodavatele SEM v rámci poskytování služeb pro výběr elektronického mýtného, a to s ohledem na pravděpodobný rozvoj EETS v budoucnu,
  - sledovat a posuzovat přiměřeně stejným způsobem výkonost poskytovatelů EETS tak, aby bylo docíleno rovných podmínek pro jejich odměňování ve srovnání s výkonem služeb poskytovaných ze strany dodavatele SEM tj. zamezení jakékoliv diskriminace (směrem k dodavateli SEM i poskytovatelům EETS) při výběru elektronického mýtného v Česku.
- způsob nakládání s OBU, kdy kromě stávající varianty je jednou z dalších tato:
  - OBU nebude majetkem státu,
  - dodavatel SEM bude poskytovat uživatelům zpoplatněných PK OBU jako službu,

- provozovatel smluvně s dodavatelem SEM sjedná podmínky pro zařazení a certifikaci OBU vhodných pro SEM a jejich poskytování uživatelům zpoplatněných komunikací tak, aby:
  - nedocházelo k narušení hospodářské soutěže mezi výrobci či ostatními dodavateli OBU,
  - podmínky pro poskytování OBU, provoz OBU v SEM a zpoplatnění všech činností logistiky s tím spojené byly přiměřeně ve stejném rozsahu jako u poskytovatelů EETS.

## 8.4. Zvláštní formy úhrady mýtného

---

### 8.4.1. Evropská služba elektronického mýtného (EETS)

---

Evropská služba elektronického mýta (European Electronic Toll Service – EETS) je celoevropsky vyjádřený zájem na sjednocení fungování jednotlivých národních systémů elektronického mýta v jednotlivých státech EU, a to ve vztahu k provozovatelům vozidel a potažmo řidičům. Cílem není unifikovat technická provozní jádra systémů, cílem je umožnit provozování vozidel s jednou palubní jednotkou ve více státech EU. Původní směrnice regulující EETS byla přijata jako směrnice Evropského parlamentu a Rady 2004/52/ES ze dne 29. dubna 2004 o interoperabilitě elektronických systémů pro výběr mýtného ve Společenství. Požadavky této směrnice však v reálu znemožňovaly praktické zahájení poskytování služeb EETS poskytovateli, a to především proto, že jednou z podmínek bylo, aby poskytovatel EETS měl uzavřenou smlouvu v rámci všech členských států EU, přičemž zároveň nebyl stanoven nárok poskytovatele EETS na odměnu za poskytování služeb, v důsledku čehož by poskytování těchto služeb zákazníkům nebylo pro ně nákladově efektivní, když by musely nést veškeré náklady EETS poskytovatele. V důsledku přijetí Směrnice Evropského parlamentu a Rady (EU) 2019/520 ze dne 19. března 2019 o interoperabilitě elektronických systémů pro výběr mýtného a usnadnění přeshraniční výměny informací týkajících se nezaplacení silničních poplatků v Unii, která nahradila původní směrnici z roku 2004, však došlo mj. k rozvolnění pravidel v tom ohledu, že nyní postačí, když je EETS poskytovatel aktivní ve čtyřech členských státech EU, přičemž je zároveň stanoveno, že poskytovateli EETS náleží za poskytování služeb odměna, kterou mu poskytne národní provozovatel systému elektronického mýta v takové výši, aby tato odměna nebyla diskriminační vůči odměně, kterou za poskytování obdobných služeb získává dodavatel národních palubních jednotek. Pravidla pro určování výše odměny nejsou v unijním právu podrobněji řešena, avšak očekává se, že v horizontu platnosti stávající smlouvy o SEM vyřešena určitým způsobem budou, a to tak, aby EETS poskytovatelé mohli počet svých zákazníků významněji rozšiřovat na úkor národních poskytovatelů palubních jednotek (včetně patřičných služeb).

Značnou nevýhodou zapojení EETS poskytovatelů do současného SEM je ta skutečnost, že dodavatel národních palubních jednotek má svou odměnu určenou paušálem, tj. z hlediska provozních nákladů systému není rozhodující, jaké jsou realizované dopravní výkony (nepřekročí-li nastavený strop, k jehož dosažení se neblížíme), tj. nákladovost SEM se snižuje s každým v systému projetým kilometrem s národní OBU jednotkou a dopravcem uhrazeným mýtným.

Jelikož lze předpokládat, že EETS se bude v následujících letech významně rozšiřovat, je potřebné, aby SEM po roce 2029 na tuto situaci adekvátně reagoval. Tuto adekvátní reakci by dle současného stavu poznání představovalo nastavení zadávacích podmínek pro dodavatele SEM po roce 2029 takovým způsobem, že zadavatel stanoví požadavek na separátní ocenění služeb dodání a provozu národních OBU jednotek, resp. širěji služeb, které jsou vztažené k dopravcům a separátně stanoví výši nákladů související s vybudováním a provozem SEM po roce 2029 jako takového. Nastavení výše odměny za poskytování služeb dopravcům, tj. zajištění poskytování a provozu OBU jednotek a účtování mýtného,

by jako dílčí složka nabídkové ceny mělo být stanoveno sazbou za projetý kilometr a platbou za každou v konkrétním měsíci v systému aktivní OBU jednotku, přičemž je přijatelné, aby tento paušál byl meziročně indexován vhodným inflačním koeficientem. Platba za tyto služby by však neměla být založena na procentní částce z projetého mýtného, neboť výše mýtného je určována politickými rozhodnutími (vydání nařízení vlády) a není možné odpovědně predikovat její vývoj v čase. Výše sazby za ujetý kilometr coby dílčí složka nabídkové ceny by pak byla vhodným základem pro určení odměny EETS poskytovatelům tak, aby tato odměna byla v souladu s článkem 7 směrnice 2019/520 (EU). Poskytování Evropské služby elektronického mýta musí plně odpovídat nyní známým požadavkům kladeným Evropskou komisí na členské státy. Jedná se především o definici elektronických rozhraní mezi poskytovatelem EETS a dodavatelem SEM.

#### 8.4.2. Úhrada mýtného pomocí tankovacích karet

Systém elektronického mýta v sobě zahrnuje možnost úhrady mýtného prostřednictvím vydavatelů tankovacích karet (fleet card issuers). V současném SEM je zapojeno 14 vydavatelů tankovacích karet. Tato možnost je výhodná nejen pro dopravce, kteří mají možnost projeté mýtné hradit společně s ostatními službami vydavatelů tankovacích karet, ale i pro stát, když vydavatel tankovací karty je zároveň garantem úhrady projetého mýta vůči státu. Dopravci, kteří hradí mýtné přes vydavatele tankovacích karet nemusí tedy provozovateli mýta skládat bankovní záruku při registraci do SEM. Dopravci využívající této možnosti jsou však ve výsledku fakticky vybaveni OBU jednotkou národního dodavatele SEM. Výhledově lze předpokládat, že většina dopravců využívajících úhradu mýtného přes vydavatele tankovacích karet přejde k EETS poskytovatelům, protože pro ně nabízí další výhody. I přesto se však při současné úrovni znalostí jeví jako potřebné, aby role vydavatelů tankovacích karet byla zachována i v SEM po roce 2029. Za zapojení vydavatelů tankovacích karet do SEM náleží dodavateli odměna, která je označována jako disážio.

Služba disážia znamená, že dodavatel SEM zajišťuje komplexní služby zprostředkování bezhotovostních plateb na obchodních místech prostřednictvím platebních karet a tankovacích karet, přičemž je povinen zajistit, aby na všech obchodních místech byly tyto karty akceptovány tak, jak byly provozovatelem SEM uznány a odsouhlaseny k úhradě mýtného, předplacení mýtného, složení kauce za OBU, nebo platby za další poskytované služby zákazníkům. Dodavatel má k tomuto účelu sjednány smlouvy s poskytovateli platebních a tankovacích karet vlastním jménem a na vlastní riziko, přičemž vydavatelé platebních a tankovacích karet nemají postavení poddodavatelů ve smyslu Smlouvy SEM. Tyto platby jsou měsíčně Dodavatelem přeučtovány dle přílohy č. 5 Smlouvy SEM:

- Poplatek zúčtovací banky, která je poddodavatelem Dodavatele za provedení transakce, stanovený pevnou procentní sazbou z každé částky mýtného, předplaceného mýtného, kauce či ceny za další dodatečné služby poskytované zákazníkům, uhrazené prostřednictvím platební či tankovací karty – 0,5 %
- Poplatek zúčtovací banky, která je poddodavatelem Dodavatele, za riziko spojené s úhradou mýtného, předplacení mýtného, kauce či ceny za další dodatečné služby poskytované zákazníkům, uhrazené prostřednictvím platební či tankovací karty – 0,5 %
- V případě vydavatelů tankovacích karet je poplatek vždy 1,5 % z obratu bez ohledu na to, jaký poplatek (% z obratu) má vydavatel tankovací karty sjednán s Dodavatelem. Má-li vydavatel tankovací karty sjednaný poplatek ve výši např. 4 %, 8 % nebo 1,2 %, Dodavatel přeučtovává Objednateli pouze náklad ve výši 1,5 %. V případě, že by si tuto službu Objednatel neobjednal, nebylo by možné vyloučit, na základě zkušeností s fungováním ESVZ, že by provozovatel SEM musel hradit % z obratu vydavatele tankovací karty v plné výši.

Pro budoucí smlouvu na SEM po roce 2029 se ukazuje jako výhodné, aby služby disážia byly minimálně stejně výhodné, jako je tomu nyní, jakkoliv i dnes se jedná o vícenáklad SEM plynoucí z žádoucího zapojení vydavatelů tankovacích karet do SEM. Je tedy navrženo, aby v rámci výběru nového dodavatele SEM byla výše úhrady za služby disážia omezena nejvýše na aktuálně platnou hodnotu.

## 9. Kontrola dodržování, monitoring a hodnocení efektivity zpoplatnění pozemních komunikací

---

### 9.1. Enforcement

---

Každý ze systémů provádí samostatnou kontrolu, jestli vozidlo je registrováno do systému zpoplatnění (SEM či EDAZ). Kontrola probíhá systematicky pomocí kontrolních bran s nainstalovanými kamerovými systémy, které pomocí rozpoznávání registrační značky a dalších parametrů, jako velikosti vozidla, počtu náprav a podobně jsou schopny identifikovat jednotlivé vozidlo a ověřit, jestli je registrováno v příslušném systému. V okamžiku, kdy systém EDAZ vyhodnotí vozidlo, že nemá uhrazen časový poplatek, probíhá ověření, jestli je vozidlo zaregistrováno v systému SEM. Pokud je vozidlo zaregistrováno v SEM, je takto označeno a není dále řešeno uhrazení časového poplatku. Tímto jednostranným propojením lze automaticky ověřit (na základě publikace relevantních dat ze SEM na eGSB (ISSS)) zda se nejedná o vozidlo registrované v SEM. Důvodem tohoto nastavení je nejistá rozpoznávací hranice především u lehkých nákladních vozidel s maximální technicky přípustnou hmotností okolo 3,5 tuny. Propojení těchto systémů je řešeno automaticky, kdy si systém EDAZ v daných časových intervalech vyžádá ze SEM seznam vozidel zaregistrovaných do systému SEM. Bylo vytvořeno rozhraní publikující vybraná data vozidel a jejich provozovatelů ze SEM, za pomoci infrastruktury eGovernmentu. Toto rozhraní je využitelné nejenom pro systém EDAZ, ale i pro další potenciální uživatele.

Opačně SEM nepřebírá data ze systému EDAZ, v případě, že je vozidlo vyhodnoceno jako neregistrované v SEM je dále ověřováno, jestli spadá do kategorie vozidel, která mají povinnost platit výkonové zpoplatnění. Toto ověření probíhá pomocí napojení SEM na registr silničních vozidel a ověřuje se v rámci dohledové činnosti nad mýtnými incidenty, kterou zajišťuje Celní správa.

Dále probíhá fyzická kontrola přímo v provozu zajišťovaná Policií ČR (především v EDAZ) a Celní správou (SEM a EDAZ) a vymáhání přestupků dle působnosti stanovené zákonem o pozemních komunikacích.

Systém kontroly a monitoringu je oblast, kde existuje potenciální synergie z propojení obou systémů, kdy by monitoring nemusel probíhat ve dvou oddělených systémech. Na druhou stranu i v současné podobě je vzhledem k možnostem propojení dvou oddělených informačních systémů přes eGSB (ISSS) možnost kontroly a vzájemného ověřování dostatečně efektivní a vyžaduje pouze minimální dodatečné náklady, přičemž vývoj v této oblasti vzájemného propojování lze očekávat, že se v dalších letech bude dále zlepšovat. V současné době dosahuje procentní podíl vozidel v SEM, které nemají uhrazené mýtné anebo se v systému pohybují bez aktivní OBU jednotky v dlouhodobém průměru hodnotu kolem 0,08 %.

Právo vymáhat dlužné mýtné je obecně obsaženo v § 22k zákona o pozemních komunikacích. Právo na vymáhání neuhrazeného časového poplatku není v tomto zákoně obsaženo, jelikož tento zákon nepožaduje jeho uhrazení při spáchání přestupku dle § 42a odst. 2, přičemž uložená pokuta za přestupek následně není příjmem SFDI. Z hlediska celoevropského je právním základem pro vymáhání nedoplatků (dlužného mýta a časového poplatku) směrnice Evropského parlamentu a Rady (EU) 2019/520 ze dne 19. března 2019 o interoperabilitě elektronických systémů pro výběr mýtného a usnadnění přeshraniční výměny informací týkajících se nezaplacení silničních poplatků v Unii, která byla do zákona o pozemních komunikacích a zákona č. 56/2001 Sb., o podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů, transponována zákonem č. 178/2022 Sb., s účinností od 1. 7. 2022, avšak pouze v rozsahu oprávnění a povinností při vybírání pokut, nikoliv neuhrazených poplatků (dlužného mýta / neuhrazeného časového poplatku). Tento přístup je dán rolí

Policie a Celní správa, kteréžto subjekty jsou zodpovědné za dohled nad úhradou časového poplatku a mýta v terénu s patřičným mobilním HW a SW vybavením. Celní správa je pak odpovědná dle § 40 odst. 9 zákona o pozemních komunikacích za výběr pokut za přestupkové jednání.

Pro zpoplatnění po roce 2029 nedoporučujeme zásadní změny ve způsobu vymáhání úhrady časového poplatku, ani mýtné povinnosti.

## 9.2. Automatizace kontroly a vymáhání časového poplatku

---

Automatizace kontroly a vymáhání časového poplatku je jedním z témat, které se opakovaně v souvislosti se systémem EDAZ objevují.

V systému časového zpoplatnění se v současné době procentní podíl vozidel s neuhrazeným časovým poplatkem pohybuje v dlouhodobém průměru kolem 4 %, systém je tak efektivní i ve stávajícím řešení kontroly prostřednictvím mobilního enforcementu i bez zavedené automatické kontroly a automatického systému pokutování či doměřování poplatků, pokud by jejich vymáhání bylo zákonem upraveno (dnes není).

MD a SFDI míru porušování povinnosti uhradit časový poplatek při užívání zpoplatněné komunikace průběžně sledují a vyhodnocují. Pokud by tyto údaje indikovaly trvalý nárůst míry porušování povinnosti, který by představoval potenciál pro to, aby přínosy případného zavedení automatizované kontroly převážily náklady investované do jejího zavedení a provozování, MD a SFDI jsou připraveny tyto přínosy a náklady analyzovat a případně přijmout potřebnou legislativu pro automatizované vymáhání pokut a implementovat ji do informačního systému EDAZ. Je nutno však v této souvislosti zdůraznit, že automatizované doměřování poplatků by bylo vždy spojeno se zásadním nárůstem potřeby personálních kapacit příslušných správních orgánů, a tedy nárůstem personálních a administrativních nákladů na straně Celní správy, resp. Ministerstva financí. Takový krok tedy bude vždy podmíněn dohodou a souhlasem na úrovni těchto orgánů. V minulosti byl tento nárůst indikován ze strany Celní správy, resp. Ministerstva financí v rozsahu 195 funkčních služebních míst s předpokládanými ročními náklady ve výši 150,3 mil. Kč (ve výši sazeb platných pro rok 2017) a jednorázovými náklady na vybavení těchto míst ve výši 18,7 mil. Kč.

V případě rozhodnutí o automatizaci by bylo nutné vyřešit osvobození od časového zpoplatnění pro vybrané osoby (typicky se jedná o sociálně citlivé skupiny obyvatel např. držitele průkazu ZTP, nebo průkazu ZTP/P či osoby přepravující nezaopatřené děti, které jsou léčeny pro onemocnění zhoubným nádorem nebo hemoblastosou), které není vázáno na státní poznávací značku vozidla, což je v současné době zásadním limitem pro zavedení automatizované kontroly a vymáhání. Rušení či parametrické změny tohoto druhu osvobození od hrazení časového poplatku představuje sociálně citlivou otázku, která nesvědčí přijetí tohoto opatření.

## 9.3. Enforcement na silnicích II. a III. třídy

---

Technické podmínky současného SEM vyžadují kontrolu (do níž se však nezapočítává mobilní kontrola Celní správy) alespoň 30 % unikátních vozidel:

Zatímco ve vztahu k dálnicím a silnicím I. třídy se takový rozsah osvědčil jako dostatečný a lze jej doporučit i pro další období, v případě silnic II. a III. třídy není zřejmé, zda jej bude možné aplikovat obdobně. Pro účely zadávacího řízení na nového dodavatele SEM proto bude nezbytné, aby byly k dispozici alespoň následující informace:

- předběžné požadavky vlastníků na zpoplatnění pozemních komunikací, včetně intenzit dopravy jednotlivých úseků silnic;

- rozsah zapojení Celní správy do kontrolní činnosti v rámci SEM.

Na základě těchto informací bude ŘSD jako Provozovatel SEM schopno stanovit požadovaný rozsah kontroly na jednotlivých kategoriích pozemních komunikací a dodavatelé budou schopni navrhnout technické řešení kontroly a rozmístění technických zařízení (kontrolních stanic) na jednotlivých úsecích silnic.

### 9.3.1. Možné typy kontrolních zařízení

---

#### Kontrolní brána

Efektivita kontrolní brány závisí na intenzitě dopravy na daném úseku a délce daného úseku (resp. Možnosti se dané kontrolní bráně vyhnout). Zároveň pořizovací cena (CAPEX) kontrolní brány je relativně vysoká ve srovnání s možnostmi a flexibilitou jiných řešení. Na dálnicích se však jedná o velmi efektivní způsob kontroly dodržování mýtné povinnosti.

Vzhledem k nízkým intenzitám na silnicích II. a III. Třídy, krátkým úsekům a vysoké pořizovací ceně se tento typ kontrolního zařízení jeví jako nevhodný. V neposlední řadě je potřeba poukázat na specifickou regulaci vlastnictví kontrolní brány ve vztahu k vlastnictví pozemní komunikace, na níž je kontrolní brána umístěna (viz kapitola 10.1.4).

#### Vozidla mobilního enforcementu (MEV)

V současném SEM využívá Celní správa vozidla mobilního enforcementu, která se velmi dobře osvědčila na dálnicích. Na silnicích I. třídy ale už Celní správa nemá dostatek možností, kde lze s MEV zastavit a kontrolovat projíždějící vozidla. S velmi vysokou pravděpodobností se tedy dá předpokládat, že stejná situace bude i na silnicích II. a III. třídy.

Okolní státy na PK nižších tříd s úspěchem využívají osobní vozidla (mnohdy i s hybridním pohonem). A jelikož jsou osobní vozidla aktuálně využívána pro kontrolu v rámci EDAZ, nabízí se jejich využití i pro dodržování mýtné povinnosti v rámci SEM po roce 2029.

#### Přenosný enforcement

V aktuálním SEM se kromě kontrolních bran a MEV jiný typ kontrolní technologie nepoužívá, v okolních státech (Rakousko, Maďarsko) mají k dispozici technologii umístěnou na přenosných stojanech (trojnožkách). Tento typ kontrolní technologie se pro účely použití na silnicích II. a III. třídy jeví z pohledu pořizovacích nákladů i flexibility jako nejvhodnější.

## 9.4. Monitoring a SLA

---

Nad rámec současného stavu je navrhováno zajistit systematický sběr a centralizaci co největšího množství dat ze SEM do centrálního datového skladu nebo jiného podobného úložiště. Tato data nejenže umožní průběžné sledování funkčnosti a monitorování úrovně služeb (SLA) prostřednictvím Supervizora, ale také mohou sloužit jako zdroj pro nástroje business intelligence a tvorbu strategických koncepcí a rozhodování v oblasti infrastruktury a plánování dopravních sítí. Dále by pak nástroje business intelligence umožnily poskytnout uživatelsky přívětivé a srozumitelné zpracování těchto dat pro různé účely, jako je analýza trendů a příprava přehledů, které by byly využitelné jak pro resort dopravy, tak i pro média.

## 9.5. Kontrola ze strany Supervizora

---

### 9.5.1. Popis stávajícího stavu v systému výkonového zpoplatnění

---

Kontrolu řádného výběru mýtného v současnosti vykonává na základě zadání ŘSD jako provozovatele SEM („Objednatel“) státní podnik CENDIS („Supervizor“). Činnost Supervizora ve výkonovém zpoplatnění je definována tzv. Prováděcím předpisem Supervize SEM. Prováděcí předpis je základním dokumentem, podle kterého se řídí činnost Supervizora po celou dobu poskytování jeho služeb Objednateli. Účelem aktivity Supervizora je zajistit výkon funkce nezávislého znalce ve smyslu samostatné smlouvy o dodávce a poskytování komplexních služeb provozu SEM, který bude pro Objednatele vykonávat kontrolu účinnosti SEM.

Prováděcí předpis do detailu definuje následující oblasti:

1. Technické řešení supervize mýtného systému
  - 1.1. Architektura technického řešení
  - 1.2. Technický popis jednotlivých součástí technického řešení
  - 1.3. Popis způsobu sběru a archivace dat.
  - 1.4. Zajištění průkaznosti dat a opakovatelnosti postupů výpočtu účinnosti a hodnocení kvality provozních parametrů mýtného systému.
2. Matematický aparát
  - 2.1. Matematický aparát pro zpracování dat a jeho praktická implementace detailně k jednotlivým parametrům, a to včetně výpočtu penalizace.
3. Organizační řešení
  - 3.1. Popis organizace, personálních zdrojů a materiálního zabezpečení k plnění SSEM
  - 3.2. Organizační struktura Supervizora SEM
  - 3.3. Oprávněné osoby
  - 3.4. Řízení poskytování služeb
  - 3.5. Bezpečnost a bezpečnostní opatření
  - 3.6. Tvorba Měsíční zprávy
4. Rizika
  - 4.1. Identifikace rizik a jejich klasifikace
  - 4.2. Popis navrhovaných preventivních opatření

Činnost Supervizora spočívá v nezávislém vyhodnocení kvalitativních ukazatelů U1 až U9 pro provozovatele SEM a dále ukazatelů E1 až E4 pro jednotlivé poskytovatele EETS (Evropské služby elektronického mýtného)

U1 – Správnost předpisu mýtného (sledování flotily vozidel)

U2 – Dostupnost Zákaznického portálu

U3 – Dostupnost Zákaznického centra

U4 – Odezva Zákaznického centra

U5 – Dostupnost palubních elektronických zařízení (OBU)

U6 – Dostupnost technologie kontroly

U7 – Spolehlivost detekce nesrovnalostí vozidel

U8 – Dostupnost infrastruktury PS10 SEM

U9 – Účinnost předpisu mýtného (sledování účinnosti v konkrétním místě dle plánu měření)

E1 – Účinnost předpisu mýtného poskytovatele EETS

E2 – Předávání polohových dat

E3 – Předávání seznamů vozidel EETS

E4 – Správnost personalizace OBE (aktuálně se nevyhodnocuje, nelze kontrolovat)

Toto vyhodnocování probíhá v kontextu cíle mýtného systému, kterým je předepsat mýtné. Hlavním cílem existence KPI jak pro Dodavatele SEM, tak Poskytovatele EETS je zamezit vzniku situací, kdy není mýtné předepsáno (tj. existence tzv. „ušlého mýtného“), nebo je mýtné naopak předepsáno neoprávněně.

Výsledek nezávislého vyhodnocení se na měsíční bázi předává objednateli Supervize SEM, a to v podobě Měsíční zprávy. V případě nedodržení stanovených minimálních hodnot u jednotlivých parametrů, obsahuje Měsíční zpráva i vyčíslení finanční penalizace pro Provozovatele SEM či pro Poskytovatele EETS.

### 9.5.2. Popis stávajícího systému supervize v systému časového zpoplatnění

---

Supervize systému časového zpoplatnění není realizována a ani se o jejím zavedení neuvažuje. V případě časového zpoplatnění není nezbytné nepřetržité sledování pohybu vozidel po zpoplatněných komunikacích tak, jako je to u systému výkonového zpoplatnění. Úhrada časového poplatku je možná kdykoli na jakémkoli místě, kontrola úhrady časového poplatku je realizována Policií ČR a Celní správou na samotné pozemní komunikaci za pomoci automatizovaných prostředků umístěných ve vozidlech nebo na portálech. Supervize zajištění úhrady nebo realizace kontroly není nutná. Údaje o úhradách i kontrolách jsou evidovány provozovatelem, plnění SLA a všech rozhodných parametrů je pravidelně vyhodnocováno a vykazováno v měsíční zprávě.

## 9.6. Návrh role Supervizora po roce 2029

---

### 9.6.1. Systém výkonového zpoplatnění

---

Ve stávajícím systému Supervizor aktivně sbírá data pro vyhodnocení úloh U1, U4, U9 a E1. V ostatních případech pouze matematicky vyhodnotí podklady získané od provozovatele SEM.

Po roce 2029 doporučujeme zachovat rozsah a nastavení kvalitativních ukazatelů U1–U9 a E1–E4, ale pro vyhodnocení využívat data, která bude provozovatel SEM poskytovat průběžně do centrálního úložiště. To by umožnilo v mnohem větší míře nezávisle sledovat plnění kvalitativních parametrů v reálném čase bez závislosti na předem definovaných místech měření, tedy na jakémkoli místě zpoplatněné sítě.

### 9.6.2. Systém časového zpoplatnění

---

Podobně jako v současnosti je navrženo supervizi systému časového zpoplatnění neprovádět. Alternativou může být zavedení automatizované kontroly úhrady časového poplatku.

## 10. Posouzení nezbytnosti legislativních změn

---

Pro dosažení sledovaných cílů bylo nezbytné zhodnotit stávající právní úpravu a případně navrhnout legislativní úpravy vedoucí k jejich realizaci. Současně je nutné respektovat příslušné předpisy EU, a to zejména Směrnici Evropského parlamentu a Rady 1999/62/ES ze dne 17. června 1999 o výběru poplatků za užívání pozemních komunikací vozidly (Směrnice Euroviněta).

Případné legislativní změny je žádoucí dokončit před zahájením zadávacího řízení na dodavatele SEM a EDAZ.

### 10.1. Zpoplatnění pozemních komunikací jiných než ve vlastnictví státu

---

Zásadní legislativní změny je nutné provést v oblasti zpoplatnění komunikací jiných vlastníků pomocí mýtného systému.

#### 10.1.1. Právní úprava mýtného systému na pozemních komunikacích jiných vlastníků

---

Již v současné době je možné na základě zákona o pozemních komunikacích zpoplatnit pozemní komunikace jiných vlastníků. Vzhledem k tomu, že SEM bude i v budoucnu jednotný pro všechny typy pozemních komunikací, není nutná legislativní změna v oblasti rozsahu zpoplatnění a v definici systémů zpoplatnění. Nadále tedy bude rozsah zpoplatněných pozemních komunikací určen vyhláškou č. 470/2012 Sb. Ministerstvo dopravy bude nadále orgánem, který rozhodne začleněním příslušných úseků do vyhlášky o konečném rozsahu zpoplatněných komunikací. Toto bude provedeno v předstihu na základě jednání s příslušnými vlastníky, ale tento postup není třeba formalizovat v zákonné úpravě. Při rozhodování o zařazení úseků mezi zpoplatněné úseky bude zohledňováno několik kritérií, mezi něž patří především intenzita nákladní dopravy na úseku, odlehlost úseku od jiných zpoplatněných úseků, zachování efektivity systému jako celku ve vazbě na nákladovou výnosnost předmětného úseku a případně další. Vybraná kritéria lze v obecné podobě uvést přímo v zákoně.

#### 10.1.2. Právní úprava příjmu z výběru mýtného na pozemních komunikacích jiných vlastníků

---

Změnou § 20 odst. 4 zákona o pozemních komunikacích bude zajištěno, aby příjemcem mýtného vybraného na pozemních komunikacích jiných vlastníků byl příslušný vlastník pozemní komunikace. V zákoně o pozemních komunikacích bude stanovena výslovná povinnost provozovatele SEM poukázat vybrané mýtné příslušnému vlastníku pozemní komunikace. Zároveň bude prověřena případná nezbytnost úpravy zákona o Státním fondu dopravní infrastruktury, a to zejména § 4 odst. 1 písm. c) tohoto zákona. Úpravy jiných zákonů se v této souvislosti nepředpokládají.

#### 10.1.3. Právní úprava participace jiných vlastníků na nákladech výběru mýtného

---

Je nezbytné zajistit, aby příslušný vlastník pozemní komunikace uhradil v plném rozsahu všechny náklady na zajištění výběru mýtného na těchto pozemních komunikacích (investičních i provozních), které na tuto činnost účelně vynaloží provozovatel SEM. Vlastník pozemní komunikace bude hradit tyto náklady v plném rozsahu i v případě, že v kterémkoliv období náklady přesáhnou výnosy z vybraného mýtného. Vedle těchto nákladů ponese vlastník pozemní komunikace veškeré svoje náklady, které mu v souvislosti s výběrem mýtného na zpoplatněných pozemních komunikacích vzniknou (např. náklady na dopravní značení).

Toto bude řešeno stanovením pouze obecných principů v zákoně o pozemních komunikacích s tím, že podrobnější podmínky vztahu mezi vlastníkem pozemní komunikace a provozovatelem SEM budou upraveny formou smluvního vztahu. Za obecné principy lze považovat stanovení práva provozovatele

SEM započítá náklady na výstavbu a provoz SEM v rozsahu, který se týká zpoplatněných úseků pozemních komunikací příslušného jiného vlastníka, vůči vybranému mýtnému na těchto pozemních komunikacích, stanovení povinnosti jiného vlastníka pozemní komunikace uhradit náklady převyšující vybrané mýtné provozovateli SEM, určení druhu nákladů, které nese vlastník pozemní komunikace, a stanovení povinnosti provozovatele mýtného systému a vlastníka pozemní komunikace sjednat podrobnosti vzájemného vztahu smlouvou.

Mezi základní náležitosti této smlouvy by mělo patřit určení rozsahu zpoplatněných úseků, stanovení vzájemných práv a povinností ve vztahu k předávání výnosů a úhradě nákladů, úprava vzájemných vztahů při zřizování kontrolních zařízení a při vymáhání nedoplatků. Podle obsahových znaků se jedná o smlouvu soukromoprávního charakteru.

#### 10.1.4. Právní úprava kontroly úhrady mýtného na pozemních komunikacích jiných vlastníků

---

Kontrola dodržování úhrady mýtného v rozsahu, který je vykonáván provozovatelem SEM, není v současné době legislativně upravena a tato úprava se ani neplánuje. Současně je zřejmé, že bez takové kontroly může významně klesat ochota provozovatelů vozidel dodržovat plnění zákonných povinností ve vztahu k výběru mýtného. Provozovatel SEM má proto zaveden vlastní systém kontroly dodržování mýtných povinností provozovateli a řidiči vozidel podléhajících výkonovému zpoplatnění.

Je zjevné, že určitý systém kontroly bude nezbytné zavést i ve vztahu ke zpoplatněným úsekům pozemních komunikací jiných vlastníků, současně platí, že s ohledem na výrazně větší množství křižovatek a objízdných tras na těchto pozemních komunikacích by zavedení kontroly v míře odpovídající dálnicím a silnicím I. třídy bylo významně nákladnější.

Budování kontrolních bran na pozemních komunikacích jiných vlastníků ve větší míře se nepředpokládá (podrobnosti v kapitole 9.3.1). Budou-li kontrolní brány na těchto komunikacích přeci jen budovány, je vlastník této pozemní komunikace povinen její vybudování strpět, což bude upraveno smlouvou mezi provozovatelem SEM a jiným vlastníkem. Navrhuje se, že tyto kontrolní stanice zůstanou jako součást SEM ve správě provozovatele SEM<sup>7</sup>, což odpovídá jejich hospodářskému určení v rámci SEM. Tato povinnost nebude legislativně ukotvena, ale bude předmětem smluvního ujednání mezi vlastníkem komunikace a provozovatelem SEM. Obdobný princip se již v současnosti uplatňuje např. u veřejného osvětlení, které je příslušenstvím pozemní komunikace a v případě některých měst není veřejné osvětlení ve vlastnictví vlastníka komunikace, nýbrž třetích stran.

#### 10.1.5. Vymáhání nedoplatků na mýtném

---

Podle platné právní úpravy § 22k zákona o pozemních komunikacích je neuhrazené mýtné vymáháno provozovatelem SEM.

Zde dojde ke změně zákona o pozemních komunikacích, kdy provozovatel SEM bude nadále vymáhat i nedoplatky na mýtném z použití pozemních komunikací jiných vlastníků a následně vymožené mýtné převede příslušnému vlastníkovi jakožto konečnému příjemci. Změna zákona o pozemních komunikacích bude spočívat v uložení povinnosti vlastníka zpoplatněné pozemní komunikace přispět

---

<sup>7</sup> Podle § 13 písm. h) zákona o pozemních komunikacích „příslušenstvím dálnice, silnice, resp. místní komunikace jsou ... h) technická zařízení a jejich součásti, určená k vyměření, výběru a kontrole úhrady poplatku za užití pozemní komunikace (dále jen ‚systém elektronického mýtného‘), jsou-li umístěna na pozemní komunikaci nebo na silničním pozemku“. Příslušenství věci je pak v § 510 občanského zákoníku definováno jako „vedlejší věc vlastníka u věci hlavní, je-li účelem vedlejší věci, aby se jí trvale užívalo společně s hlavní věcí v rámci jejich hospodářského určení“.

na úhradu nákladů vymáhání nedoplatků na mýtném (v tomto směru budou podrobnosti řešeny smluvním vztahem mezi provozovatelem SEM a příslušným vlastníkem).

Toto řešení je zvoleno zejména z důvodu, že není smysluplné vymáhat odděleně dlužné mýtné ve vztahu k jednotlivým pozemním komunikacím v situaci, kdy lze předpokládat, že dlužník bude mít velmi často vícero dluhů z mýtného při použití jak dálnic a silnic I. třídy, tak i pozemních komunikací jiných vlastníků. Agenda vymáhání dlužného mýtného tak bude centralizována s potenciálem finančních úspor při zajištění této činnosti. Současně je zvolená varianta jednodušší ve vztahu k vypořádání nákladů na výběr mýtného.

#### 10.1.6. Správní kontrola dodržování mýtné povinnosti

---

Podle platné právní úpravy § 40 odst. 8 zákona o pozemních komunikacích vykonává kontrolu dodržování povinností řidičů a provozovatelů vozidel podléhajících výkonovému zpoplatnění Celní správa. Tato právní úprava bude zachována včetně toho, že pokuta je příjmem orgánu, který ji uložil.

#### 10.1.7. Mýtné sazby

---

Výše mýtných sazeb bude nadále určena na základě nařízení vlády k mýtu. Stávající znění § 22 zákona o pozemních komunikacích požaduje, aby celkový výnos z uloženého mýtného za období kalendářního roku nepřekročil poměrnou část nákladů, jejichž návratnost má být uložním mýtného dosažena. Z hlediska unijního práva (Směrnice Euroviněta) se tato podmínka vyžaduje pouze u dálniční sítě a u silnic zařazených do transevropské silniční sítě. Vzhledem k tomu, že na nestátních pozemních komunikacích bude zákonem stanovena stejná výše a struktura sazeb jako na silnicích I. třídy, je navrženo upravit znění § 22 tak, aby bylo možné, že by výnos z vybraného mýtného na pozemních komunikacích jiných vlastníků mohl převyšovat náklady na pozemní komunikace a externí náklady. Náklady na tyto komunikace se nebudou samostatně počítat a určená sazba může tedy tyto náklady překročit. Více o výši mýtných sazeb v kapitole 7.3.2.

#### 10.1.8. Sleva na mýtném

---

V současné době je podle nařízení vlády k mýtu provozovatelům vozidel podléhajících výkonovému zpoplatnění pozemních komunikací poskytována sleva na mýtném v závislosti na rozsahu uloženého mýtného tomuto provozovateli v kalendářním roce. Zatímco je mýtné hrazeno průběžně v rámci kalendářního roku (formou předplaceného mýtného, nebo na bázi faktur vystavovaných měsíčně zpětně), sleva na mýtném je vyplácena provozovatelem mýtného systému zpětně za kalendářní rok. Vzhledem k tomu, že nepředpokládáme zrušení slevy na mýtném jako takové, bude nezbytné přistoupit ke změně nařízení vlády k mýtu, kterou bude stanoven přesný mechanismus určení podílu kraje na výplatě slevy na mýtném. Tento podíl by měl odpovídat podílu vybraného mýtného na komunikacích ve vlastnictví příslušného jiného vlastníka PK v poměru k celkovému vybranému mýtnému.

#### 10.1.9. Dopravní značení

---

Podle § 20 odst. 1 zákona o pozemních komunikacích je možné obecné užívání pozemní komunikace zpoplatnit mj. pouze za podmínky, že je příslušná pozemní komunikace osazena dopravní značkou označující zpoplatnění. Instalace dopravního značení v aktuálně zavedeném rozsahu (označení počátku každého mýtného úseku, označení konce výběru mýtného, označení na každé napojované pozemní komunikaci, označení na poslední křižovatce před nájezdem na zpoplatněný úsek) si nepochybně

vyžádá značné finanční prostředky na zpracování projektové dokumentace<sup>8</sup> a na samotnou instalaci dopravních značení, a to pravděpodobně náklady vyšší než v případě dálnic a silnic I. třídy (zejména z důvodu většího množství křížení s jinými pozemními komunikacemi). Z hlediska nákladů na realizaci dopravního značení lze konstatovat, že půjdou k tíži vlastníků příslušných mýtných úseků.

Dopravní značení mýtných úseků se v současnosti provádí dle příslušných technických předpisů ŘSD, a to konkrétně výkresů opakovaných řešení R 12 a R 13. Předpokládá se, že pro vyznačení mýtných úseků na pozemních komunikacích jiných vlastníků budou plně využity tyto předpisy a není tedy nutné přistoupit k legislativním změnám.

---

<sup>8</sup> Při rozšíření výkonového zpoplatnění o cca 900 km v roce 2019 si zpracování projektové dokumentace nového dopravního značení vyžádalo náklady 5 143 400 Kč bez DPH. Při posledním rozšíření výkonového zpoplatnění o 572 km silnic I. třídy si pouhé zpracování projektové dokumentace dopravního značení v roce 2021 vyžádalo náklady ve výši 1 787 700 Kč bez DPH.

## 11. Dopady navrhovaných změn na zainteresované subjekty

---

### 11.1. Dopady na subjekty mimo resort dopravy

---

#### 11.1.1. Provozovatelé vozidel do 3,5 t

---

Zpoplatnění pro vozidla do 3,5 t bude rozšiřováno na nově dobudované úseky dálnic, případně může dojít ke změně rozsahu dnešních výjimek ze zpoplatnění. Nad rámec tohoto rozšíření nedojde k žádnému rozšíření zpoplatnění na jiné kategorie pozemních komunikací.

Dokument také uvádí možnosti zpoplatnění vjezdu do center měst a zavedení nízkoemisních zón, které však umožňuje již současná právní úprava.

Dále může v budoucnu dojít k navýšení časových poplatků pro dnes ze zpoplatnění vyjmutých nebo zvýhodněných nízkoemisních vozidel.

#### 11.1.2. Provozovatelé vozidel nad 3,5 t

---

Zpoplatnění dálnic pro vozidla nad 3,5 t bude rozšiřováno na nově dobudované úseky dálnic.

Rozsah zpoplatnění silnic I. třídy může doznat dílčích změn v souvislosti s dostavbou dálniční sítě, případně rozšířením o další vybrané úseky silnic I. třídy.

Nově lze očekávat rozšíření zpoplatnění i na pozemní komunikace jiných vlastníků než stát. V současné době je Ministerstvu dopravy znám indikativní požadavek krajů na zpoplatnění až 3000 km silnic II. a III. třídy. Sazby na těchto silnicích budou shodné se sazbami na silnicích I. třídy.

Dokument také uvádí možnosti zpoplatnění vjezdu do center měst a zavedení nízkoemisních zón, které však umožňuje již současná právní úprava.

Nově budou zpoplatněny vybrané druhy zvláštních motorových vozidel (tatraktory, jeřáby).

#### 11.1.3. Kraje a hlavní město Praha

---

Kraje budou nově navrhopvat Ministerstvu dopravy úseky silnic II. a III. třídy k výkonovému zpoplatnění. Kraje budou příjemci vybraného mýta ze zpoplatněných úseků těchto silnic a zároveň budou hradit náklady na jejich zpoplatnění.

Hlavní město Praha bude obdobně postupovat v případě místních komunikací I. třídy označených jako silnice pro motorová vozidla.

#### 11.1.4. Města a obce

---

Města a obce mohou zpoplatnit vjezd do center měst a zavést nízkoemisní zóny již dle stávající právní úpravy.

#### 11.1.5. Celní správa

---

Vzhledem k rozšiřování zpoplatnění vozidel do 3,5 t na nově dobudované úseky dálnic se bude současně zvyšovat nárok na dohled nad plněním povinnosti uhradit časový poplatek při užití zpoplatněné komunikace.

Vzhledem k rozšiřování zpoplatnění na nově dobudované úseky dálnic a k rozšiřování zpoplatnění vozidel nad 3,5 t u vybraných silnic I. třídy, vybraných silnic II. a III. třídy a vybraných místních

komunikací I. třídy označených jako silnice pro motorová vozidla, se bude zvyšovat nárok na dohled nad plněním povinnosti uhradit mýtné, což vyvolá zvýšené náklady na tuto činnost. K jiné systémové změně v systému zpoplatnění pozemních komunikací, která by měla dopad na fungování Celní správy, nedojde.

#### 11.1.6. Policie ČR

---

Vzhledem k rozšiřování zpoplatnění vozidel do 3,5 t na nově dobudované úseky dálnic se bude zvyšovat nárok na dohled nad plněním povinnosti uhradit časový poplatek při užití zpoplatněné komunikace, což vyvolá zvýšené náklady na tuto činnost. K jiné systémové změně v systému zpoplatnění pozemních komunikací, která by měla dopad na fungování Policie ČR, nedojde.

### 11.2. Dopady na subjekty v resortu dopravy

---

#### 11.2.1. Ministerstvo dopravy

---

Ministerstvo dopravy zajistí zpracování návrhu legislativních změn a jejich projednání tak, aby nová ustanovení byla platná v dostatečném předstihu pro nastavení funkcionalit a procesů v obou systémech zpoplatnění.

Ministerstvo dopravy pověří SFDI výběrem nového dodavatele a/nebo provozovatele EDAZ.

Ministerstvo dopravy pověří ŘSD výběrem nového dodavatele SEM po roce 2029.

#### 11.2.2. Ředitelství silnic a dálnic

---

Ředitelství silnic a dálnic zajistí:

- provoz, údržbu a rozvoj systému výkonového zpoplatnění do 30. 11. 2029,
- výběr poradce pro přípravu výběrového řízení na dodavatele SEM po roce 2029,
- výběr dodavatele SEM od 1. 12. 2029.

Výběr dodavatele nového SEM bude odpovídat požadavkům na stávající SEM při zohlednění následujících požadavků:

- Doba trvání smluvního vztahu bude min. 10 let.
- Systém výkonového zpoplatnění bude uplatňován u vozidel nad 3,5 t na dálnicích a silnicích (nově budou zpoplatněné některé druhy zvláštních motorových vozidel).
- Rozsah zpoplatněné sítě dálnic a silnic bude v horizontu po roce 2029 následující:
  - síť dálnic se bude postupně přibližovat na délku přes 2000 km, s možnými odchylkami v závislosti na dokončování dálniční sítě,
  - síť silnic I. třídy zpoplatněných v SEM bude v podobném rozsahu jako v roce 2024, tj. cca 1 400 km, zařazení a vyřazení silnic I. třídy do SEM bude závislé na dostavbě chybějících částí dálniční sítě,
  - nově bude možnost zpoplatnit silnice II. a III. třídy, případně místní komunikace I. třídy – rozsah takových silnic se může pohybovat v rozmezí 0 až cca 3000 km (konečné rozhodnutí bude vycházet z požadavků vlastníků těchto komunikací, kteří budou zvažovat potenciální výnosy a náklady, které budou známy po dokončení výběrového řízení na dodavatele systému výkonového zpoplatnění pro roce 2029).
- Lze předpokládat navýšení dopravních výkonů vozidel nad 3,5 t v průměru o 10 až 25 % oproti stavu k roku 2024.
- Sazby mýtného budou určeny v obdobné struktuře jako v roce 2024 s možností jejich dalších úprav dle unijního práva (úpravy ceny za externalitu apod.).

- Systém bude nastaven tak, aby zohledňoval princip hospodárnosti, efektivity a účelnosti mýtného systému jako celku.
- Po roce 2029 se předpokládá další zvyšování podílu vozidel v režimu EETS, než v roce 2024 (X %) – přesný podíl takových vozidel nelze v tuto chvíli predikovat.

### 11.2.3. Státní fond dopravní infrastruktury

---

Státní fond dopravní infrastruktury zajistí:

- uzavření smlouvy na provoz, údržbu a rozvoj systému časového zpoplatnění do 30. 11. 2029,
- provoz systému časového zpoplatnění,
- výběr dodavatele a/nebo provozovatele systému časového zpoplatnění od 1. 12. 2029.

Výběr dodavatele a/nebo provozovatele bude odpovídat požadavkům na stávající EDZ při zohlednění následujících skutečností:

- Doba trvání smluvního vztahu bude min. 10 let.
- Systém časového zpoplatnění bude uplatňován nadále u vozidel do 3,5 t na dálnicích.
- Rozsah sítě dálnic se v horizontu po roce 2029 bude postupně přibližovat délce 2000 km, s možnými odchylkami v závislosti na dokončování dálniční sítě, případně úpravou výjimek ze zpoplatnění.
- Intenzita vozidel do 3,5 t bude v průměru o 10 až 25 % vyšší než v roce 2024.
- Výše časového poplatku se bude odvíjet od sazby pro rok 2024 navyšované o inflaci a přírůstek délky dálniční sítě.
- Systém bude nastaven tak, aby zohledňoval princip hospodárnosti, efektivity a účelnosti.
- Významný podíl prodejů (nad 90 %) se očekává prostřednictvím internetového portálu.

## 12. Zdrojová data, podklady, právní předpisy

---

### 12.1. Zdrojová data a podklady

---

Pro zpracování tohoto Dokumentu byly využity následující materiály a data:

- Koncepční dokumenty resortu dopravy schválené vládou České republiky
  - Dopravní politika ČR 2021–2027 s výhledem do roku 2050
  - Koncepce nákladní dopravy pro období 2017-2023 s výhledem do roku 2030
  - Dopravní sektorové strategie, 2. fáze (aktualizace 2017)
- Statistiky ŘSD z provozu SEM
- Statistiky SFDI z provozu EDAZ
- Roční zprávy o provozu IS EDAZ
- Smlouva o vybudování, rozvoji a provozu EDAZ
- Smlouva o dodávce a poskytování komplexních služeb provozu SEM
- Studie „Meziregionální dopravní proudy silničních vozidel do 3,5 t na dálniční síti“, SUDOP Praha a.s., 2017, objednatel Ministerstvo dopravy
- Průzkum dopravního chování „Česko v pohybu“ – CDV/2019
- Výsledky Celostátního sčítání dopravy 2020<sup>9</sup>

#### 12.1.1. Právo Evropské unie

---

- Směrnice Evropského parlamentu a Rady 1999/62/ES ze dne 17. června 1999 o výběru poplatků za užívání pozemních komunikací vozidly
- Směrnice Evropského parlamentu a Rady (EU) 2019/520 ze dne 19. března 2019 o interoperabilitě elektronických systémů pro výběr mýtného a usnadnění přeshraniční výměny informací týkajících se nezaplacení silničních poplatků v Unii
- Nařízení Komise v přenesené pravomoci (EU) 2020/203 ze dne 28. listopadu 2019 o klasifikaci vozidel, povinnostech uživatelů evropské služby elektronického mýtného, požadavcích na prvky interoperability a minimálních kritériích způsobilosti oznámených subjektů
- Prováděcí nařízení Komise (EU) 2020/204 ze dne 28. listopadu 2019 o podrobných povinnostech poskytovatelů evropské služby elektronického mýtného, minimálním obsahu přehledu o oblasti evropské služby elektronického mýtného, elektronických rozhraních, požadavcích na prvky interoperability a o zrušení rozhodnutí 2009/750/ES
- Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2019/1242 ze dne 20. června 2019, kterým se stanoví výkonnostní normy pro emise CO<sub>2</sub> pro nová těžká vozidla a kterým se mění nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 595/2009 a (EU) 2018/956 a směrnice Rady 96/53/ES
- Nařízení Komise (EU) 2017/2400 ze dne 12. prosince 2017, kterým se provádí nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 595/2009, pokud jde o stanovení emisí CO<sub>2</sub> a spotřeby paliva u těžkých

---

<sup>9</sup> Jedním z důležitých zdrojů dat je Celostátní sčítání dopravy (CSD). Toto sčítání se provádí v pětileté periodě a přináší informaci o počtu vozidel a skladbě dopravního proudu na více než 6 tisících profilech v Česku. Dálniční síť a síť silnic I. třídy je pokryta celoplošně a zahrnuje všechny mezikřižovatkové úseky (vyjma křižovatek s místními a účelovými komunikacemi bez dopravního významu). Poslední CSD bylo prováděno v roce 2020, kdy došlo k významnému omezení pohybu osob. ŘSD na tuto skutečnost reagovalo posunutím doby sčítání tak, aby všechny průzkumy proběhly v době mimo restriktce zamezující pohyb osob. Sběr dat byl prodloužen do roku 2021, aby data nebyla zatížena omezeními, která v roce 2020 zásadně ovlivnila intenzity dopravy na síti pozemních komunikací v Česku. Výsledky CSD 2020 jsou tedy relevantním zdrojem pro posuzování vývoje intenzit dopravy v Česku v čase. Současně bylo pro dílčí analýzy využito např. porovnání podílů intenzit, místo absolutních hodnot, aby nebylo posouzení zatíženo chybou.

nákladních vozidel, a o změně směrnice Evropského parlamentu a Rady 2007/46/ES a nařízení Komise (EU) č. 582/2011

- Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 1315/2013 ze dne 11. prosince 2013 o hlavních směrech Unie pro rozvoj transevropské dopravní sítě a o zrušení rozhodnutí č. 661/2010/EU
- Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 165/2014 ze dne 4. února 2014 o tachografech v silniční dopravě, o zrušení nařízení Rady (EHS) č. 3821/85 o záznamovém zařízení v silniční dopravě a o změně nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 561/2006 o harmonizaci některých předpisů v sociální oblasti týkajících se silniční dopravy
- Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2003/87/ES ze dne 13. října 2003 o vytvoření systému pro obchodování s povolenkami na emise skleníkových plynů v Unii a o změně směrnice Rady 96/61/ES
- Směrnice Rady 2003/96/ES ze dne 27. října 2003, kterou se mění struktura rámcových předpisů Společenství o zdanění energetických produktů a elektřiny
- Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2018/956 ze dne 28. června 2018 o sledování a vykazování emisí CO<sub>2</sub> a spotřeby paliva u nových těžkých vozidel
- Nařízení Komise (EU) 2017/1151 ze dne 1. června 2017, kterým se doplňuje nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 715/2007 o schvalování typu motorových vozidel z hlediska emisí z lehkých osobních vozidel a z užitkových vozidel (Euro 5 a Euro 6) a z hlediska přístupu k informacím o opravách a údržbě vozidla, mění směrnice Evropského parlamentu a Rady 2007/46/ES, nařízení Komise (ES) č. 692/2008 a nařízení Komise (EU) č. 1230/2012 a zrušuje nařízení Komise (ES) č. 692/2008
- Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2019/631 ze dne 17. dubna 2019, kterým se stanoví výkonnostní normy pro emise CO<sub>2</sub> pro nové osobní automobily a pro nová lehká užitková vozidla a kterým se zrušují nařízení (ES) č. 443/2009 a (EU) č. 510/2011
- Směrnice Rady 96/53/ES ze dne 25. července 1996, kterou se pro určitá silniční vozidla provozovaná v rámci Společenství stanoví maximální přípustné rozměry pro vnitrostátní a mezinárodní provoz a maximální přípustné hmotnosti pro mezinárodní provoz

#### 12.1.2. Právní předpisy České republiky přímo upravující zpoplatnění pozemních komunikací

---

- Zákon č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů
- Nařízení vlády č. 240/2014 Sb., o výši sazeb mýtného, slevě na mýtném a výši odměny za poskytování evropské služby elektronického mýtného, ve znění pozdějších předpisů
- Vyhláška č. 470/2012 Sb., o užívání pozemních komunikací zpoplatněných mýtným, ve znění pozdějších předpisů
- Vyhláška č. 480/2020 Sb., o užívání pozemních komunikací zpoplatněných časovým poplatkem, ve znění pozdějších předpisů

#### 12.1.3. Další zákony České republiky, které se dotýkají zpoplatnění pozemních komunikací

---

- Zákon č. 104/2000 Sb., o Státním fondu dopravní infrastruktury, ve znění pozdějších předpisů
- Zákon č. 101/2000 Sb., o ochraně osobních údajů a o změně některých zákonů, ve znění pozdějších předpisů
- Zákon č. 412/2005 Sb., o ochraně utajovaných informací a o bezpečnostní způsobilosti, ve znění pozdějších předpisů
- Zákon č. 134/2016 Sb., o zadávání veřejných zakázek, ve znění pozdějších předpisů
- Zákon č. 365/2000 Sb., o informačních systémech veřejné správy a o změně některých dalších zákonů, ve znění pozdějších předpisů
- Zákon č. 181/2014 Sb., o kybernetické bezpečnosti a o změně souvisejících zákonů, ve znění pozdějších předpisů

- Zákon č. 219/2000 Sb., o majetku České republiky a jejím vystupování v právních vztazích, ve znění pozdějších předpisů
- Zákon č. 280/2009 Sb., daňový řád, ve znění pozdějších předpisů
- Zákon č. 586/1992 Sb., o daních z příjmů, ve znění pozdějších předpisů
- Zákon č. 235/2004 Sb., o dani z přidané hodnoty, ve znění pozdějších předpisů
- Zákon č. 565/1990 Sb., o místních poplatcích, ve znění pozdějších předpisů
- Zákon č. 243/2000 Sb., o rozpočtovém určení výnosů některých daní územním samosprávným celkům a některým státním fondům, ve znění pozdějších předpisů
- Zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů, ve znění pozdějších předpisů
- Zákon č. 500/2004 Sb., správní řád, ve znění pozdějších předpisů
- Zákon č. 150/2002 Sb., soudní řád správní, ve znění pozdějších předpisů
- Zákon č. 89/2012 Sb., občanský zákoník, ve znění pozdějších předpisů
- Zákon č. 201/2012 Sb., o ochraně ovzduší, ve znění pozdějších předpisů

#### 12.1.4. Technické normy

---

- ČSN P CEN ISO/TS 17444-1:2012 je technická specifikace, která stanoví požadavky na systémy elektronického zpoplatnění (EPS). Norma je určena pro všechny systémy EPS, bez ohledu na jejich technickou realizaci, systémovou architekturu, tarifní strukturu, geografické pokrytí nebo organizační model.
- ČSN P CEN ISO/TS 17444-1:2013 technická specifikace, která stanoví metriky pro posouzení výkonnosti zpoplatnění systému elektronického zpoplatnění (EFC) s ohledem na úroveň chyb spojených s výpočtem poplatků. Norma je určena pro všechna schémata zpoplatnění, bez ohledu na jejich technickou realizaci, systémovou architekturu, tarifní strukturu, geografické pokrytí nebo organizační model.
- ČSN EN ISO 12855:2014 je mezinárodní norma, která stanoví požadavky na výměnu informací mezi systémy elektronického výběru poplatků (EFC). Norma je určena pro všechny systémy EFC, bez ohledu na jejich technickou realizaci, systémovou architekturu, tarifní strukturu, geografické pokrytí nebo organizační model.
- EN 15509:2014 je evropská norma, která stanoví požadavky na interoperabilitu aplikací pro elektronické výběru poplatků (EFC). Norma je určena pro všechny aplikace EFC, bez ohledu na jejich technickou realizaci, systémovou architekturu, tarifní strukturu, geografické pokrytí nebo organizační model.
- ČSN ISO/IEC 31000:2009 je mezinárodní norma, která poskytuje obecný rámec pro řízení rizik. Norma je určena pro všechny organizace, které chtějí zajistit, aby jejich rizika byla identifikována, zhodnocena a řízena efektivně.
- ČSN ISO/IEC 27005:2011 je česká verze mezinárodní normy ISO/IEC 27005:2011, která stanoví požadavky na řízení rizik bezpečnosti informací. Norma je určena pro všechny organizace, které chtějí zajistit, aby jejich informace byly chráněny před neoprávněným přístupem, použitím, zveřejněním, změnou nebo zničením.
- ISO/IEC 27035-1:2016 je mezinárodní norma, která poskytuje pokyny pro management bezpečnosti informací (ISMS).
- ISO/IEC 27035-2:2016 mezinárodní norma, která poskytuje pokyny pro řízení incidentů bezpečnosti informací. Norma je určena pro všechny organizace, které chtějí zajistit, aby jejich reakce na incidenty bezpečnosti informací byly efektivní, koordinované a řízené.

- ČSN ISO 27000:22016 - je mezinárodní norma, která stanoví požadavky na řízení bezpečnosti informací (ISMS). Norma je určena pro všechny organizace, které chtějí chránit své informace před neoprávněným přístupem, použitím, zveřejněním, změnou nebo zničením.

© 2024 Ministerstvo dopravy