

**Vysoká škola logistiky o.p.s.**

**Zpoplatnění užívání vybraných  
pozemních komunikací a jeho kontrola**

**(Diplomová práce)**

**Přerov 2022**

**Bc. Lenka Mikešová**



**Vysoká škola  
logistiky**  
o.p.s.

# Zadání diplomové práce

studentka

**Bc. Lenka Mikešová**

studijní program

Logistika

Vedoucí Katedry magisterského studia Vám ve smyslu čl. 22 Studijního a zkušebního řádu Vysoké školy logistiky o.p.s. pro studium v navazujícím magisterském studijním programu určuje tuto diplomovou práci:

Název tématu: **Zpoplatnění užívání vybraných pozemních komunikací a jeho kontrola**

Cíl práce:

Zpracovat deskripci nového elektronického dálničního systému zpoplatnění užívání vybraných pozemních komunikací. Posoudit současný stav kontroly úhrady za užití zpoplatněných pozemních komunikací orgány Celní správy ČR a zpracovat návrh na zlepšení. Návrh zhodnotit.

Zásady pro vypracování:

Využijte teoretických východisek oboru logistika. Čerpejte z literatury doporučené vedoucím práce a při zpracování práce postupujte v souladu s pokyny VŠLG a doporučeními vedoucího práce. Části práce využívající neveřejné informace uveďte v samostatné příloze.

Diplomovou práci zpracujte v těchto bodech:

Úvod

1. Teoretické východisko pro řešení zadání
2. Kontrolní činnost Celní správy ČR v oblasti zpoplatnění užití pozemních komunikací
3. Identifikace nedostatků a návrh opatření na zlepšení
4. Zhodnocení návrhu

Závěr

Rozsah práce: 55 – 70 normostran textu

Seznam odborné literatury:

NOVÁK, Radek a kol. Mezinárodní silniční nákladní přeprava a zasílatelství. Praha: C.H. Beck, 2018. ISBN 978-80-7400-041-6.

PŘIBYL, Pavel. Inteligentní dopravní systémy a dopravní telematika II. Praha: Nakladatelství ČVUT, 2007. ISBN 978-80-01-03648-8.

ČESKO. Zákon 13/1997 Sb., o provozu na pozemních komunikacích. In: Sběrka zákonů. Praha: Parlament ČR, ročník 1997, 3/1997, číslo 13.

ČESKO. Zákon 17/2012 Sb., o Celní správě České republiky. In: Sběrka zákonů. Praha: Parlament ČR, ročník 2012, 5/2012, číslo 17.

Vedoucí diplomové práce:

doc. Ing. Pavel Šaradín, CSc.

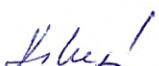
Datum zadání diplomové práce:

31. 10. 2021

Datum odevzdání diplomové práce:

12. 5. 2022

Přerov 31. 10. 2021

  
Ing. Blanka Kalupová, Ph.D.  
vedoucí katedry

  
prof. Ing. Václav Cempírek, Ph.D.  
rektor

## Čestné prohlášení

Prohlašuji, že předložená diplomová práce je původní a že jsem ji vypracovala samostatně. Prohlašuji, že citace použitých pramenů je úplná a že jsem v práci neporušila autorská práva ve smyslu zákona č. 121/2000 Sb.; o autorském právu, o právech souvisejících s právem autorským a o změně některých zákonů (autorský zákon) ve znění pozdějších předpisů.

Prohlašuji, že jsem byla také seznámena s tím, že se na mou diplomovou práci plně vztahuje zákon č. 121/2000Sb., o právu autorském, právech souvisejících s právem autorským a o změně některých zákonů (autorský zákon), ve znění pozdějších předpisů, zejména § 60 – školní dílo. Beru na vědomí, že Vysoká škola logistiky o.p.s. nezasahuje do mých autorských práv užitím mé diplomové práce pro pedagogické, vědecké a prezentační účely školy. Užiji-li svou diplomovou práci nebo poskytnu-li licenci k jejímu využití, jsem si vědoma povinnosti informovat předtím o této skutečnosti prorektora pro vzdělávání Vysoké školy logistiky o.p.s.

Prohlašuji, že jsem byla poučen o tom, že diplomová práce je veřejná ve smyslu zákona č. 111/1998 Sb., o vysokých školách a o změně a doplnění dalších zákonů (zákon o vysokých školách), ve znění pozdějších předpisů, zejména § 47b. Taktéž dávám souhlas Vysoké škole logistiky o.p.s. ke zpřístupnění mnou zpracované diplomové práce v její tištěné i elektronické verzi. Souhlasím s případným použitím této práce Vysokou školou logistiky o.p.s. pro pedagogické, vědecké a prezentační účely.

Prohlašuji, že odevzdaná tištěná verze diplomové práce, elektronická verze na odevzdaném optickém médiu a verze nahraná do informačního systému jsou totožné.

V Přerově, dne 12. 05. 2022

  
.....  
podpis

## **Poděkování**

Ráda bych poděkovala vedoucímu mé diplomové práce doc. Ing. Pavlu Šaradínovi, Csc. za cenné rady, věcné připomínky a vstřícnost při konzultacích a vypracování práce.

## **Anotace**

Diplomová práce je zaměřena na elektronický dálniční systém České republiky. Cílem práce je zanalyzovat současný stav dálničního systému České republiky a navrhnout jeho zlepšení. Vysvětluje základní pojmy v oblasti dopravy, časového a mýtného systému. V praktické části je podrobně popsán současný stav elektronického dálničního systému ČR, jeho technická, praktická i finanční stránka. Nakonec jsou navrženy změny na časové zpoplatnění a jejich zhodnocení.

## **Klíčová slova**

EDAZ, zpoplatněná pozemní komunikace, doprava, mýtné brány

## **Annotation**

The diploma thesis is focused on the electronic highway system of the Czech Republic. The aim of this work is to analyze the current state of the highway system of the Czech Republic and to suggest its improvement. Explains basic concepts in the field of transport, time and toll system. The practical part describes in detail the current state of the electronic highway system in the Czech Republic, its technical, practical and financial aspects. Finally, changes to the time charging and their evaluation are proposed.

## **Keywords**

EDAZ, toll road, transport, toll system

# Obsah

|   |    |
|---|----|
| Úvod.....   | 10 |
| 1 Teoretické východisko pro řešení zadání.....  | 12 |
| 1.1 Dopravní politika .....   | 13 |
| 1.1.1 Silniční doprava .....  | 15 |
| 1.2 Silniční daň.....   | 17 |
| 1.3 Systém financování dopravní infrastruktury .....  | 18 |
| 1.4 Zavedení dálničních poplatků .....  | 19 |
| 1.5 Systém Elektronické dálniční známky (EDAZ).....   | 20 |
| 1.5.1 Architektura projektu .....   | 21 |
| 1.5.2 Technologie provedení kontroly EDAZ .....   | 22 |
| 1.5.3 Kontrola a pokuty .....   | 24 |
| 1.5.4 Co se bude dít se získanými daty a fotografiemi .....                                 | 25 |
| 1.5.5 Co je dobré vědět při nákupu elektronické dálniční známky.....                        | 25 |
| 2 Kontrolní činnost Celní správy ČR v oblasti zpoplatnění užití pozemních komunikací.....   | 26 |
| 2.1 Zákon o pozemních komunikací .....  | 26 |
| 2.1.1 Zařazování pozemních komunikací do jednotlivých kategorií a tříd a jejich změny ..... | 27 |
| 2.1.2 Dálnice .....   | 27 |
| 2.1.3 Silnice .....   | 27 |
| 2.1.4 Místní komunikace .....   | 28 |
| 2.1.5 Účelová komunikace.....   | 28 |
| 2.1.6 Průjezdni úsek dálnice a silnice .....  | 29 |
| 2.1.7 Připojování pozemních komunikací .....  | 29 |
| 2.2 Pravomoci a oblasti působnosti Celní správy České republiky .....                       | 30 |
| 2.2.1 Sankční a jiná vybraná oprávnění celního úřadu .....                                  | 32 |

|       |   |    |
|-------|---|----|
| 2.3   | Oprávnění zastavovat vozidla .....                            | 33 |
| 2.4   | Skupiny mobilního dohledu .....                               | 34 |
| 2.5   | Oddělení Kontrol zpoplatněných komunikací .....               | 34 |
| 2.6   | Časové zpoplatnění .....                                      | 36 |
| 2.6.1 | Přestupky v oblasti časového zpoplatnění .....                | 36 |
| 2.6.2 | Osvobozená vozidla .....                                      | 38 |
| 2.7   | Výkonové zpoplatnění .....                                    | 40 |
| 2.7.1 | Mikrovlnná technologie mýtného systému .....                  | 41 |
| 2.7.2 | Základní principy fungování satelitního mýtného systému ..... | 43 |
| 2.7.3 | Kontrola výběru mýtného .....                                 | 46 |
| 3     | Identifikace nedostatků a návrh opatření na zlepšení .....    | 49 |
| 3.1   | Slovenský systém jako vzor pro ČR .....                       | 49 |
| 3.2   | Rakouský systém jako vzor pro ČR .....                        | 50 |
| 3.2.1 | Silnice a tunely s výběrem poplatků za průjezd .....          | 51 |
| 3.3   | Vývoj cen dálničních kupónů .....                             | 51 |
| 3.4   | Dálniční síť .....  | 55 |
| 3.5   | Mýtné brány .....   | 55 |
| 3.5.1 | Rozšíření zpoplatněných komunikací .....                      | 57 |
| 3.6   | Zakoupení elektronické dálniční známky .....                  | 60 |
| 3.6.1 | Čerpací stanice .....   | 60 |
| 3.6.2 | Obchodní místa .....  | 63 |
| 3.6.3 | Internet (E-shop) .....                                       | 63 |
| 3.6.4 | Samoobslužné kiosky .....                                     | 66 |
| 4     | Zhodnocení návrhu .....                                       | 69 |
| 4.1   | Vzorový systém pro ČR .....                                   | 69 |
| 4.2   | Zhodnocení vývoje cen dálničních známek .....                 | 69 |
| 4.3   | Zpoplatnění nového úseku a využití více mýtných bran .....    | 71 |



|       |   |    |
|-------|---|----|
| 4.4   | Rozšíření možnosti zakoupení elektronické dálniční známky ..... | 72 |
| 4.4.1 | Čerpací stanice .....   | 72 |
| 4.4.2 | Kiosky .....  | 73 |
| 4.4.3 | Internet (e-shop) .....   | 73 |
| 4.5   | Integrovaná dálniční známka .....                               | 75 |
|       | Závěr .....   | 77 |
|       | Seznam zdrojů .....   | 79 |
|       | Seznam grafických objektů .....                                 | 82 |
|       | Seznam grafů .....  | 84 |
|       | Seznam zkratek .....  | 85 |

# Úvod

Doprava je nedílnou součástí života každé společnosti. Uspokojuje potřebou přemístění osob, zvířat nebo věcí. Základem pro zajištění bezpečné a funkční dopravy je provozuschopná, funkční a bezpečná dopravní infrastruktura. Její výstavba, údržba a opravy vyžadují vynaložení nemalých finančních prostředků. Právě díky užívání zpoplatněné komunikace se část finančních prostředků dostává do dopravní infrastruktury, ze které jdou následně finance na potřebné úpravy.

Tato diplomová práce se zabývá zpoplatněním užívání dopravní infrastruktury silniční dopravy. Poplatky spojené s užíváním vybraných druhů pozemní komunikace patří v dnešní době mezi základní složky příjmu státu. V ČR byly nejprve časově zpoplatněny dálnice a rychlostní komunikace. Později došlo ke zpoplatnění silnic I třídy. V důsledku vývoje a stále se zvyšujícími náklady na budování a udržování silniční infrastruktury bylo v roce 2007 přistoupeno ke změně výběru druhu poplatku, a to pro vybrané kategorie vozidel z časového na výkonové zpoplatnění. Tato kategorie se nejprve vztahovala na vozidla o hmotnosti převyšující 12 000 kg, postupem času rozšířila až na vozidla o celkové hmotnosti 3 500 kg a výše. Způsoby výběru časového a výkonového zpoplatnění se v průběhu času změnily, a to v rámci výběru mýta z mikrovlnné technologie na satelitní systém a z pohledu časového zpoplatnění z nákupu papírových dálničních kuponů na elektronický způsob platby tohoto poplatku.

Dohledem nad správným výběrem poplatků v rámci obecného užívání pozemních komunikací byla pověřena Celní správa ČR (dále Celní správa) a Finanční správa ČR. Celní správa má zákonem dané pravomoci týkající se dohledu a kontroly výkonového a časového zpoplatnění.

Cílem práce je s využitím teoretických znalostí v oblasti logistiky silniční dopravy a na základě praktických zkušeností zpracovat a vyhodnotit analýzu současného stavu systému výběru časového elektronického zpoplatnění a současně provést analýzu zaměřenou na hodnotu dálničních známek a jejich přínos do finančního toku dopravy. Dále se zabývá nedostatky v tomto systému a návrhem jejich řešení.

Práce je rozdělena do čtyř kapitol. V první teoretické kapitole se práce zabývá problematikou dopravy se zaměřením na silniční dopravu, silniční daň a systém

financování dopravní infrastruktury. Druhá kapitola přibližuje kontrolní činnosti Celní správy a její kompetence v silniční dopravě. Popisuje se zde mikrovlnný mýtný systém a poté nový satelitní mýtný systém, který je využíván i u nového časového zpoplatnění. V třetí kapitole je analýza současného stavu systému výběru a kontroly zpoplatnění užívání pozemních komunikací. Čtvrtá kapitola je zaměřena na zhodnocení výsledků analýzy a je zde zpracován návrh na zlepšení týkající se časového zpoplatnění.

# 1 Teoretické východisko pro řešení zadání

Pojem doprava lze charakterizovat jako organizované přemísťování osob, nákladů, různých druhů energie a informací v prostoru nebo jako Soubor úkonů vedoucích k přemísťování osob a nákladů z jednoho místa na jiné, a to dopravními prostředky po dopravních cestách nebo také jako proces charakterizovaný pohybem dopravních prostředků po dopravní cestě. [1]

Nejdůležitější prvky silniční dopravy definovat jako:

- „Silnice je veřejně přístupná pozemní komunikace určená k užití silničními a jinými vozidly a chodci“
- „Dálnice je pozemní komunikace pro rychlou dálkovou dopravu silničními motorovými vozidly se směrově oddělenými jízdními pásy, budovaná bez úrovnových křížení, s oddělenými místy napojení pro vjezd a výjezd“ [1]

Sektor doprava je jednou z důležitých oblastí národního hospodářství, která prakticky ovlivňuje všechny sféry veřejného i soukromého života a podnikatelské sféry. Proto je důležité, aby rozvoj a fungování dopravy byl určitým způsobem usměrňován státem. Takovým nástrojem státu je dopravní politika. Vytvořený a schválený dokument Dopravní politika (na určité časové období) je vrcholovým strategickým dokument vlády pro sektor doprava, jehož gestorem je Ministerstvo dopravy ČR.

Dopravní politika je jednou z oblastí společné politiky EU. Jejím hlavním cílem bylo vytvořit společný dopravní trh, který umožní volný pohyb osob a služeb. V této souvislosti vytvořit spravedlivé podmínky hospodářské soutěže v rámci jednotlivých druhů dopravy stejně jako mezi nimi. Základy společné dopravní politiky EU jsou východiskem dopravní politiky ČR.

Potřeby společnosti v dopravě se realizují prostřednictvím dopravního provozu. Samotný provoz je závislý na zdrojích, bez nichž nelze dopravu provozovat. Jde zejména o zdroje finanční, energetické a personální. Zajištění finančních zdrojů úzce souvisí se zpoplatněním provozu na dopravní infrastrukturu. Časové a výkonové zpoplatnění používání vyhrazené dopravní infrastruktury v silniční dopravě je jedním ze zdrojů jejího financování výstavby a údržby.

Z hlediska funkce v ekonomice je doprava nevýrobním odvětvím národního hospodářství, s úkolem sloužit společnosti a umožňovat zvyšování jejího ekonomického rozvoje a životní úrovně obyvatelstva. [9]

Dopravní náklady a jejich způsob hrazení zahrnují:

- Náklady na dopravu na všech úsecích tras včetně poplatků (mýto, silniční daň, dálniční známky, ...)
- Náklady na překládku mezi jednotlivými druhy dopravy
- Náklady spojené s vynuceným čekáním a kongescemi
- Náklady ušlých příležitostí spojené s vázaností prostředků v dopravních zásobách [10]

Zvláštním druhem nákladů jsou tzv. kongesce. Kongesce jsou vznikající náklady kvůli zahlcení dopravy (zejména silniční) a zahrnují: škody z poškození vozovek, náklady na vyšší spotřeby pohonných hmot, ztráty z dopravních nehod a škody na životním prostředí. Část dopravní infrastruktury je budována z prostředků Státního fondu dopravní infrastruktury ČR. [10]

## 1.1 Dopravní politika

Dopravní politika ČR pro období 2021–2027 s výhledem do roku 2050 navazuje na hlavní průřezové cíle České republiky, Evropské unie a OSN (viz východiska) a na scénáře a SWOT analýzu z Analytické části Dopravní politiky. Vize dopravní soustavy České republiky z hlediska dlouhodobého předpokládá, že Česká republika a její jednotlivé regiony budou vybaveny dopravní soustavou, která uspokojí požadavky přepravních potřeb jak v osobní, tak nákladní dopravě, bude podporovat udržitelný vývoj ekonomiky, a zároveň inkluzivní politiku namířenou na strukturálně znevýhodněné regiony a jejich obyvatele. Tento dopravní systém bude zároveň splňovat požadavky z hlediska udržitelnosti, což znamená, že bude neutrální z hlediska vlivu na globální (nejen klimatické) změny (z hlediska mitigace i adaptace), bude mít co nejmenší vliv na veřejné zdraví, bude jen minimálně ovlivňovat biodiverzitu, přírodu a krajinu a bude vyváženě využívat přírodní zdroje na bázi obnovitelnosti tak, aby nezvyšoval dluh vůči budoucím generacím. Bude proto nutné uspokojovat potřebu po mobilitě osob a věcí, způsob zajištění těchto potřeb musí být ovlivňován tak, aby byla zajištěna udržitelnost ve vztahu

k dalšímu ekonomickému vývoji. Cílem je neomezovat dopravu, nýbrž rozvíjet ji. Avšak nikoliv v její současné extenzivní podobě se silnou závislostí na vysoké spotřebě energie, zejména fosilních paliv, nýbrž v energeticky nenáročném a environmentálně šetrném podobě. Společenským zadáním je proto zvýšit energetickou účinnost dopravy. To znamená zajistit snížení měrné spotřeby energie (podíl spotřeby energie a vykonané přepravní práce). [17]

Tato vize bude dosažena pomocí následujících tří na sebe navazujících kroků:

- Budou hledána taková opatření, která umožní dopravou osob i věcí šetřit tak, aby přepravní potřeby vznikaly co nejméně, aniž by to ovlivnilo hospodářský rozvoj (optimalizace přepravních potřeb). K tomu budou zaváděny výsledky aplikovaného výzkumu do praxe a využity moderní technologie, dojde ke zlepšení územního plánování zejména ve městech a bude podpořena restrukturalizace ekonomiky směrem k tvorbě vyšší přidané hodnoty. Tento první krok bude tedy předmětem širší politiky státu v souladu s přijatým Strategickým rámcem Česká republika.
- Dopravní systém splňující výše uvedenou vizi musí být založen na multimodálním přístupu, který spočívá ve využití výhod jednotlivých druhů dopravy a musí být založen na mezioborové spolupráci. V případě koncentrovaných (silných a pravidelných) přepravních proudů je nezbytné více využívat energeticky efektivnější druhy dopravy podporované k tomuto účelu vybudovanou kvalitní dopravní infrastrukturou, a to včetně energetické a informační nadstavby, neboť právě ty dosahují nejnižší energetickou náročnost (kWh/oskm, kWh/tkm) a rovněž i nejnižší produkci oxidu uhličitého (kg/oskm, kg/tkm).
- Jednotlivé druhy dopravy je nutné rozvíjet s ohledem na potřebnou dostupnost jednotlivých regionů, s ohledem na přepravní potřeby a s ohledem na snížení vlivů na životní prostředí. Předpokladem je kvalitní a moderními technologiemi vybavená dopravní infrastruktura i dopravní prostředky ke sdílení informací a dat o přepravě, musí být splněny podmínky pro energetickou efektivitu a minimalizaci emisí v rámci jednotlivých druhů dopravy. Je nutné úzce provázat dopravní systém se systémem energetickým, energetiku v dopravě je nutné posuzovat jako celek, využívání fosilních paliv je nutné minimalizovat, a to jak

z důvodu ochrany klimatu, tak i z důvodu ochrany životního prostředí a zdraví obyvatelstva. [17]

Hlavní cíl proto i nadále vychází z hlavního cíle dopravní politiky pro předchozí období:

Hlavním cílem dopravní politiky je zajistit rozvoj kvalitní, funkční a spolehlivé dopravní soustavy postavené na využití technicko-ekonomicko-technologických vlastností jednotlivých druhů dopravy, na principech hospodářské soutěže s ohledem na její ekonomické a sociální vlivy a dopady na obyvatelstvo (sociální koheze, veřejné zdraví, životní úroveň), bezpečnost a obranu státu a všechny složky životního prostředí, na principu udržitelného využívání přírodních zdrojů.[17]

### **1.1.1 Silniční doprava**

Problematiku alternativních paliv v dopravě řeší návazný dokument Národní akční plán čisté mobility. Řeší vytváření příznivých podmínek pro zavádění následujících alternativních způsobů pohonu:

- Využití metanu, zpočátku na bázi zemního plynu, který bude postupně nahrazován jeho nefosilními zdroji (biometan, případně později syntetický metan). Jedná se o verze stlačeného plynu (CNG) a zkapalněného plynu (LNG). Účinnost tohoto pohonu je ještě nižší než účinnost naftových motorů. Teplota vznícení metanu je totiž vyšší než teplota vznícení nafty. Proto nelze metan využívat ve vznětových motorech Dieselova typu, ale lze jej využít v zážehových motorech Ottova typu, které mají nižší účinnost. Další energii je nutné vynakládat na zkapalňování nebo stlačování plynu. I přesto však tento pohon má jisté přínosy z hlediska emisí znečišťujících látek i emisí skleníkových plynů. Pokud se však na tento problém díváme z hlediska celého emisního cyklu, pak může velkou úsporu těchto emisí zajistit postupná náhrada fosilního CNG/LNG za biometan vstříkovaný do plynárenské sítě. V tomto případě hraje zásadní roli zdroj biometanu.
- Využití syntetických paliv / biopaliv druhé a vyšší generace pro snižování emisí CO<sub>2</sub> ze silniční dopravy [17]

Využití elektrické energie ve variantách:

- Přímého napájení z troleje (zejména bateriové/parciální trolejbusy, zkouší se i elektrizace dálnic pro silniční nákladní a případně i autobusovou dopravu),
- Bateriová vozidla. Doba nabíjení akumulátorů je poměrně dlouhá, proto se tento druh vozidel hodí k využívání v domácnostech či firemních flotilách osobních a lehkých užitkových vozidel, neboť tato vozidla jsou dle statistických ročenek dopravy využívána v průměru necelou půlhodinu denně, takže je dostatek času na pomalé nabíjení, které může probíhat zejména v energetických sedlech, čímž tento druh elektromobility umožní přispívat k řešení problému nerovnoměrného odběru elektrické energie. Na druhou stranu rychlodobíjení v případě delších cest klade nároky na energetickou síť, a zároveň tento druh dobíjení zkracuje životnost akumulátorů. V případě akumulátorů je určitým problémem jejich cena, dostupnost zdrojů pro výrobu a jejich následná ekologická likvidace. Na druhou stranu se postupně vyvíjejí nové druhy akumulátorů s větší kapacitou a životností. Výhodou elektromobility je rovněž možnost rekuperace energie při brzdění. Celkově dochází při náhradě spalovacích motorů elektrickými vozidly s akumulátory k poklesu spotřeby energie na cca 30 až 40 %.
- Využití vodíku v kombinaci s akumulátorem. Jedná se o palivový článěk, který dodává elektrickou energii do akumulátoru. Zdroje vodíku mohou být různé, v současnosti je však většina vodíku vyráběna z fosilních paliv. K naplnění cílů v oblasti ochrany klimatu je však nutná orientace výhradně na vodík vyráběný z obnovitelných zdrojů energie, zejména elektrolýzou. Ten též splňuje přísné požadavky na čistotu pro aplikaci v palivových článcích podle ISO 14 687-2, a to 99,97 % (vodík vyráběný z ropy či ze zemního planu má cca 30 až 50krát více nečistot). Účinnost cyklu elektrolýza – palivový článěk je cca 40 % a spotřeba energie na kompresi a dopravu výslednou účinnost dále snižuje na hodnotu pod 30 %. Ve srovnání s líniovým či akumulátorovým napájením vozidel je proto spotřeba elektrické energie pro vodíková vozidla zhruba třikrát vyšší. Z těchto důvodů Proto je zavádění vodíkové technologie v dopravě spojeno s přechodem energetiky na obnovitelné zdroje. K výrobě vodíku elektrolýzou jsou využívány přebytky elektrické energie z větrných či solárních elektráren. Tedy spíš jde o řešení problémů energetiky (využití náhodně vznikajících nadbytků okamžitého



výkonu v elektrizační soustavě), než o řešení problémů dopravy, pro tu je přímé využití elektřiny jednodušší a efektivnější. [17]

Pro všechny druhy alternativních energií je nutné vytvořit podpůrné programy pro rozvoj sítě plnicích / dobíjecích stanic (OPD), neboť v počátečním období není v provozu dostatek vozidel na alternativní energie, takže tržní procesy není možné v této počáteční fázi nastartovat. V plánu dalších programů je podpora: IROP – veřejná doprava, OP TAK – nákup elektromobilu či pořízení dobíjecí stanice pro podnikatele; CEF (podpora dobíjecích stanic a vodíkových plnicích stanic na síti TEN-T), Národní program MŽP (nákup vozidel na alternativní pohon pro kraje a obce), Fond pro spravedlivou transformaci a Modernizační fond.

### **Opatření:**

Podpořit rozvoj sítě plnicích a dobíjecích stanic a nabíjecí infrastruktury pro alternativní energie v silniční dopravě.

Podpořit nákup vozidel na alternativní paliva (rozdíl ceny mezi klasickým vozidlem a vozidlem na alternativní paliva [17])

## **1.2 Silniční daň**

Konstrukce silniční daně je předmětem zákona ČNR č. 16/1993 Sb., o dani silniční. Tento zákon byl zaveden 1.1.1993. Při jeho zavedení byl sestaven pokyn č. D-7, aby podal jednotný výklad tohoto zákona. Vysvětlil účel zákona o silniční dani, kterým již na počátku bylo zdanit užívání pozemních komunikací a tím získat příjem na jejich údržbu. (6)

Tento zákon byl několikrát novelizován, nikdy se však nejednalo o velmi významné změny.

System OECD člení daně dle druhů do šesti skupin.

- 1000 Daně z důchodů, ze zisků a kapitálových výnosů
- 2000 Příspěvky na sociální zabezpečení
- 3000 Daně z mezd a pracovních sil
- 4000 Daně majetkové

- 5000 Daně ze zboží a služeb
- 6000 Ostatní daně

Silniční daň je dle systému OECD daní ekologickou a je zařazena spolu s daněmi z motorových paliv a energetických surovin ve skupině 5000 Daně ze zboží a služeb.

Zdanění vozidel bylo ve většině zemí OECD zavedeno v první polovině 20. století a stalo se tak důležitým zdrojem většiny státních rozpočtů. Všechny členské státy na tento výnos spoléhají, protože je pravidelný. [1]

Znečištění, které automobily způsobují, je bráno jako negativní externalita a její odstranění je velmi nákladné. Úkolem ekologických daní je tedy hlavně zahrnout externalitu do nákladů trhu. OECD rozlišuje čtyři druhy daní z automobilů. Všeobecnou spotřební daň při nabytí nových motorových vozidel, roční silniční daň, zdanění pohonných hmot a také daně související s vlastnictvím nebo užíváním vozidla. [2]

### **1.3 Systém financování dopravní infrastruktury**

Sektor doprava je z významné míry závislý na financování z veřejných rozpočtů. Na druhou stranu je jako jediný sektor zatížen dodatečnou spotřební daní, která je natolik vysoká, že její zpětné převedení do sektoru dopravy by dokázalo uspokojivě řešit problémy nejen výstavby dopravní infrastruktury, ale i financování dopravní obslužnosti. V tomto smyslu je sektor doprava samofinancovatelný. Převedení celé spotřební daně z minerálních olejů zpět do sektoru doprava by způsobilo nemalé potíže ve financování ostatních potřeb státu. Za údržbu a rozvoj dopravní infrastruktury je však zodpovědný veřejný sektor a jeho povinností je zajištění efektivního financování. Největším zdrojem neefektivnosti jsou meziroční nepředvídatelné změny rozpočtových rámců (příprava a realizace větších celků dopravní infrastruktury je záležitostí 10 až 15 let). V obdobích hospodářské recese a rozpočtových úspor, se kterými je z dlouhodobého pohledu nutné počítat, nejde o navyšování rozpočtu pro dopravu (to závisí na celospolečenských prioritách), ale o stabilizaci zdrojů. Je proto důležité zahájit politickou diskusi na téma zvýšení podílu spotřební daně z minerálních olejů určený pro sektor doprava s tím, že navýšení by bylo kompenzováno ekvivalentním snížením dotací státního rozpočtu pro údržbu a rozvoj dopravní infrastruktury a pro zajištění financování dopravní obslužnosti. Celkový dopad do státního rozpočtu by tak byl neutrální, došlo by pouze k omezení

manévrovacího prostoru při sestavování státního rozpočtu – vznikl by ale další mandatorní výdaj. Případné přiznání dotace ze Státního rozpočtu na rozvoj dopravní infrastruktury po zvýšení podílu ze spotřební daně pro sektor doprava by bylo možné na základě politického rozhodnutí Vlády ČR (např. za účelem splnění evropského závazku na dokončení sítě TEN-T a na zajištění národního spolufinancování OPD pro období 2021–2027) a za účelem plnění závazků ČR v oblasti energetických úspor, snížení emisí skleníkových plynů a znečišťujících látek. [17]

Dalším důležitým klasickým a již zavedeným zdrojem financí je zpoplatnění provozu. Do budoucna se bude rozšiřovat rozsah zpoplatněné silniční sítě i kategorií zpoplatněných vozidel. Opatření musí být v souladu s rozvojem technologií výběru, neboť režie výběru nesmí překračovat 30 % vybrané částky<sup>24</sup>. Na silnicích nižších tříd v této souvislosti musí být zaváděno několik opatření, která budou chránit infrastrukturu před objížděním zpoplatněných úseků těžkou dopravou, a to omezováním provozu např. formou legislativních úprav omezujících užití určitých částí infrastruktury těžkými nákladními vozidly. Současná právní úprava toto již umožňuje. Součástí výkonového zpoplatnění bude postupně v souladu s evropskou legislativou i postupná internalizace externalit. [17]

Sektor doprava bude i v období 2021–2027 významným příjemcem evropských fondů. Celkový finanční balík sice bude menší, než v období 2014–2020, avšak zároveň dojde ke snížení počtu financovaných priorit. Vzhledem k tomu, že dopravní infrastruktura je vnímána jako velmi důležitá priorita, je odůvodnitelné, aby podíl na evropských prostředcích určených pro ČR byl vyšší. Bude ale nutné zajistit národní podíl spolufinancování, což je další důvod pro zvýšení stability financování prostřednictvím zrušení dotace ze státního rozpočtu a její nahrazení vyšším podílem na spotřební dani. [17]

Pro zajištění potřeb dopravní infrastruktury je nutné zajistit stabilní rozpočet na úrovni 110 mld. Kč ročně.

#### **1.4 Zavedení dálničních poplatků**

K prvnímu zpoplatnění komunikací v České republice došlo až v roce 1995. Díky otevření státních hranic po revoluci v roce 1989 byly naše silnice stále plnějši a začaly se ozývat hlasy, že na tu dobu kvalitní dálniční propojení mezi Prahou a Brnem je potřeba zpeněžit.

Vláda se rozhodla zavést paušální zpoplatnění, odůvodnila ho tím, že na podobný systém placení jsou občané už zvyklí, třeba při jízdě MHD. A tak byly podle tzv. silničního zákona č. 134/1994 Sb., od 1. 1. 1995 zavedeny dálniční poplatky. Poplatek se platil prostřednictvím dálničních nálepek, které od roku 2001 jsou nazývány dálničními kupóny. Pro vozidla do 3,5 t stál roční dálniční kupón 400 korun, nad 3,5 t do 12 t 1 000 korun a nad 12 t 2 000 korun. Pokuta za jízdu po dálnici bez něj byla neuvěřitelně vysoká, 5 000 korun, přičemž průměrná mzda byla jen o dva tisíce vyšší. Ale podle tehdejšího ministra dopravy Stráského si řidič mohl vybrat, kudy pojedete. „*Máme tak hustou silniční síť, že pokud se řidič bude chtít vyhnout, najde si určitě jiné silniční spojení,*“ řekl Stránský. První zdražení známek přišlo za tři roky, a to na dvojnásobek. Vláda to tehdy zdůvodňovala rozsáhlými povodněmi, které v roce 1997 poničily stovky kilometrů silnic. Od roku 2000 jsou k dispozici i měsíční a desetidenní dálniční známky.

I díky rozšíření dálniční sítě se ceny ročních kupónů postupně dostaly až na současných 1 500 korun. Na konci roku 2007, kdy Státní fond dopravní infrastruktury vyslyšel nářky řidičů, že kupovat roční dálniční známku v období Vánoc není zrovna ideální, rozšířil její platnost na 14 měsíců. I když kupony jako fiskální cenina mají ochranné prvky, objevovalo se velké množství padělků především ročních kupónů pro kamiony za 14 tisíc korun. Byl to jeden z mnoha dalších důvodů, proč nákladní auta v roce 2007 přešla na výkonové zpoplatnění, do mýtného systému, tedy na platbu za ujeté kilometry.

## **1.5 Systém Elektronické dálniční známky (EDAZ)**

V březnu 2020 podepsal Státní fond dopravní infrastruktury smlouvu se státním podnikem CENDIS, který byl pověřen vývojem, provozem a případným rozvojem kompletního informačního systému elektronické dálniční známky.

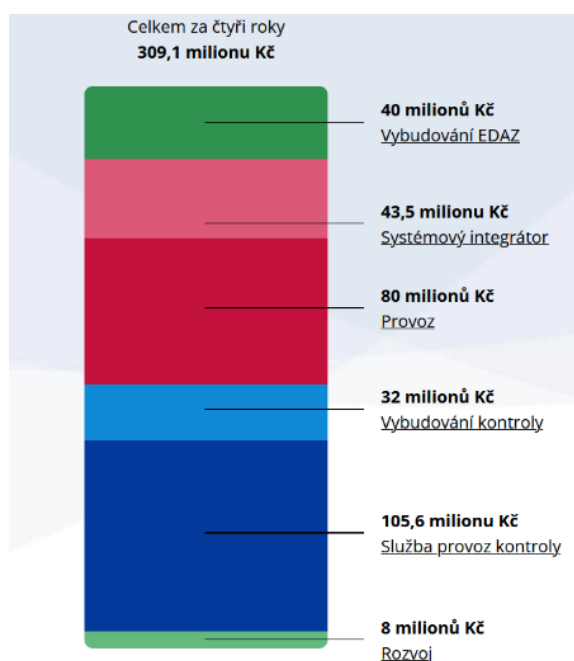
Na projektu aktivně participuje také tým vládního zmocněnce pro IT a digitalizaci a Ministerstvo dopravy. Dohled v silničním provozu zajišťuje Policie ČR a Celní správa ČR.

Finanční prostředky z prodeje elektronických dálničních známek jsou příjmem Státního fondu dopravní infrastruktury a jsou využity na rozvoj a údržbu dopravní infrastruktury.

### 1.5.1 Architektura projektu

Z pohledu architektury se jedná o velmi komplexní systém, který zahrnuje mimo jiné portál pro uživatele, evidenci osvobozených vozidel a kontroly, e-shop, propojení na okolní systémy (distributoři, kontrolní brány, informační systém veřejné správy ad.), call centrum pro řidiče, clearing a účetnictví, statistiky a reporting.

Následující graf ilustruje, jaké je rozdělení a poměr nákladů na vybudování, provoz či rozvoj jednotlivých částí celého projektu.



Obr. 1.1 - Rozdělení nákladů projektu

Zdroj: [5]

Systém EDAZ přináší výrazně jednodušší systém pořizování a využívání dálničních známek pro občany Česka i pro cizince. Motoristé budou moci díky novele zákona č.13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, vše vyřídit (i v předstihu až 90 dní) pohodlně on-line. Vítanou změnou je flexibilní doba platnosti roční elektronické dálniční známky.

I nadále jsou k dispozici také známky na třicet a deset dní. Oproti staré, nalepovací dálniční známce odpadli s elektronickou verzí problémy při výměně čelního skla vozu, snazší budou i reklamace či hromadný nákup například pro firemní flotilu automobilů.

[5]

Zavedení EDAZ znamená výhody a zjednodušení pro motoristy a významnou finanční úsporu pro stát. Projekt zároveň zohledňuje moderní trendy ve využívání elektronických služeb a přispěje také k nezanedbatelnému snížení počtu neplatičů.[5]

Státní podnik CENDIS převzal odpovědnost za vybudování systému, jeho kontrolu a provoz po následující čtyři roky. Je zároveň připraven se podílet na jeho případném budoucím rozvoji. V roli supervizora poskytuje pro Ředitelství silnic a dálnic dohled nad fungováním systému elektronického mýtného, jehož je ŘSD správcem. Díky propojení se systémem EDAZ a supervizí mýta ušetří CENDIS státu přibližně 170 milionů korun.[5]

### **1.5.2 Technologie provedení kontroly EDAZ**

Od 1.2.2021 se kontrola časového zpoplatnění změnila z nalepovacích kupónů na elektronickou dálniční známku, která se kontroluje pomocí kamerové soupravy Argos provádíme kontrolu časového zpoplatnění. Souprava Argos obsahuje:

- Tablet pro zobrazení výsledků zachycených z mýtných bran
- Kameru pro natčení a rozpoznání registrační značky
- Ostatní příslušenství

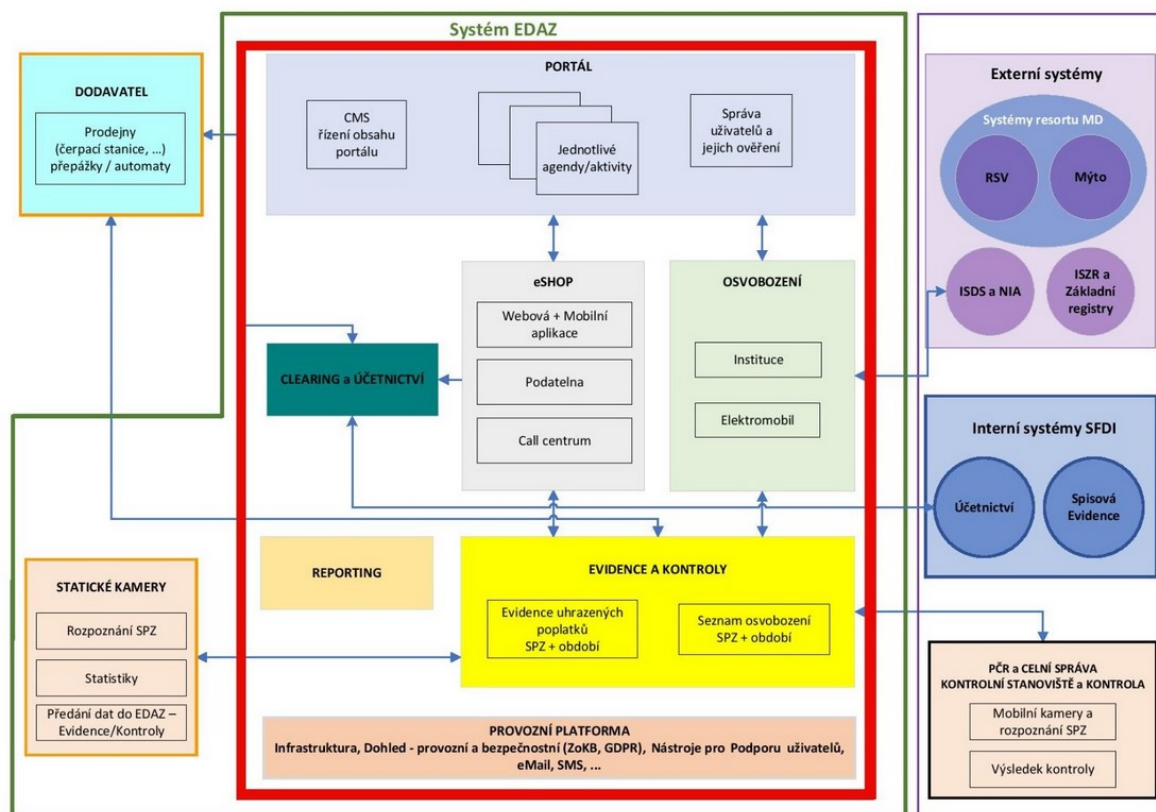
Kamerová souprava Argos je přenosná, a tedy je možné ji nainstalovat do každého služebního auta. V každém kraji v České republice je přiřazen jedna souprava Argos na oddělení časového a výkonového zpoplatnění.



Obr. 1.2 - Kamerová souprava Argos v autě

Zdroj: [18]

Pro zajištění podpory plně elektronické agendy je systém napojen na řadu informačních systémů veřejné správy (Základní registry, Registr silničních vozidel, mýtný systém, Informační systém datových schránek, NIA a další).



Obr. 1.3 - Systém EDAZ

Zdroj: [27]

### 1.5.3 Kontrola a pokuty

Kontrolní orgány Policie ČR a Celní správy ČR podle SPZ vozidla poznají, zda máte platnou elektronickou dálniční známku nebo je vaše vozidlo osvobozeno.

Kontrola je prováděna přímo na zpoplatněném úseku dálnice prostřednictvím hlídkových vozidel vybavených kamerovým systémem pro rozpoznávání SPZ nebo za pomoci vzdáleného připojení ke kontrolním branám nebo kontrolou na odpočívkách a parkovištích.

- Řidiči, kterého systém odhalí na zpoplatněném úseku dálnice bezplatné elektronické dálniční známky (a pokud se na něj nevztahuje osvobození), hrozí pokuta až 20 000 Kč.
- Kontrola se bude týkat také případného zneužití osvobození. Pokud fyzická nebo právnická osoba podá oznámení osvobození, aniž by na něj měla nárok, ve snaze záměrně systém zneužít, může se pokuta vyšplhat až na 100 000 Kč.



Pokud bude zpoplatněný úsek dálnice užívat vozidlo, na které se osvobození vztahuje, ale řidič oznámení osvobození nepodal, přestože to zákon vyžaduje, hrozí mu pokuta až 5 000 Kč. Stejná výše pokuty hrozí těm, kteří Státnímu fondu dopravní infrastruktury do deseti pracovních dní nenahlásí, že pominuly důvody pro osvobození. [7]

#### **1.5.4 Co se bude dít se získanými daty a fotografiemi**

Kromě nasnímání SPZ vozidla a následného zjištění informací o platnosti elektronické dálniční známky se současně v případě, že vozidlo nemá platnou elektronickou dálniční známku nebo není osvobozeno, pořídí také fotografie vozidla. Ihned po vzniku snímku software záznam rozdělí na fotografii a data. Dále už pracuje pouze s daty, která jsou odeslána do systému kontroly.

S fotografiemi se v rámci systému elektronické dálniční známky nepracuje. Jsou uloženy pouze po stanovenou ochrannou dobu, ve které si je může vyžádat Policie ČR či Celní správa ČR pro případné správní řízení. Po uplynutí ochranné doby jsou fotografie automaticky smazány. [7]

#### **1.5.5 Co je dobré vědět při nákupu elektronické dálniční známky**

- Pokud se zakoupila elektronická dálniční známka na obchodním místě a až po zaplacení se zjistilo, že je některý z údajů vyplněn chybně, není potřeba panikařit. Do 15 minut se můžou špatně zadané údaje přímo na daném obchodním místě změnit.
- Nakupte hned, jeďte později. U všech tří druhů elektronických dálničních známek se může odložit jejich platnost až o tři měsíce.
- Pokud při nákupu v e-shopu se zvolí možnost zaslání upozornění před vypršením platnosti, přijde Vám na uvedený e-mail upozornění na končící platnost elektronické dálniční známky. Při nákupu na fyzickém obchodním místě lze později s využitím autorizačního kódu nastavit zasílání upozornění na končící platnost. [7]

## 2 Kontrolní činnost Celní správy ČR v oblasti zpoplatnění užití pozemních komunikací

### 2.1 Zákon o pozemních komunikacích

V ČR jsou zpoplatněny dálnice a vybrané silnice 1. třídy dvěma způsoby:

- Časové zpoplatnění
- Výkonové zpoplatnění

Do jakého systému vozidlo spadá, rozhoduje celková hmotnost vozidla uvedená v technickém průkazu.

Celní správa České republiky je oprávněna zastavovat vozidla dle ustanovení §79 odst. 1, písm. k) zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu), ve znění pozdějších předpisů, který zní: „Zastavovat vozidla je oprávněn celník ve stejnokroji při výkonu činností v rozsahu oprávnění stanovených zvláštními právními předpisy“. [3]

Tento zákon zpracovává příslušné předpisy Evropské unie a upravuje:

- kategorizaci pozemních komunikací, jejich stavbu, podmínky užívání a jejich ochranu,
- práva a povinnosti vlastníků pozemních komunikací a jejich uživatelů,
- výkon státní správy ve věcech pozemních komunikací příslušnými silničními správními úřady.

Pozemní komunikace je dopravní cesta určená k užití silničními a jinými vozidly a chodci, včetně pevných zařízení nutných pro zajištění tohoto užití a jeho bezpečnosti.

Pozemní komunikace se dělí na tyto kategorie:

- dálnice,
- silnice,
- místní komunikace,
- účelová komunikace.[3]

### **2.1.1 Zařazování pozemních komunikací do jednotlivých kategorií a tříd a jejich změny**

O zařazení pozemní komunikace do kategorie dálnice, silnice nebo místní komunikace a jejich tříd rozhoduje příslušný silniční správní úřad na základě jejího určení, dopravního významu a stavebně technického vybavení.

Dojde-li ke změně dopravního významu nebo určení pozemní komunikace, rozhodne příslušný silniční správní úřad o změně kategorie nebo třídy.

V případě, kdy změna kategorie nebo třídy pozemní komunikace vyžaduje změnu vlastnických vztahů k pozemní komunikaci, může příslušný silniční správní úřad vydat rozhodnutí o změně kategorie nebo třídy pouze na základě smlouvy o budoucí smlouvě o převodu vlastnického práva k dotčené pozemní komunikaci uzavřené mezi stávajícím vlastníkem a budoucím vlastníkem. Do doby převodu vlastnického práva k dotčené pozemní komunikaci vykonává všechna práva a povinnosti k této pozemní komunikaci její dosavadní vlastník. [3]

### **2.1.2 Dálnice**

- 1) Dálnice je pozemní komunikace určená pro rychlou dálkovou a mezistátní dopravu silničními motorovými vozidly, která je budována bez úrovnových křížení, s oddělenými místy napojení pro vjezd a výjezd a která má směrově oddělené jízdní pásy.
- 2) Dálnice se podle svého určení a dopravního významu rozdělují na dálnice I. třídy a dálnice II. třídy.
- 3) Dálnice je přístupná pouze silničním motorovým vozidlům, jejichž nejvyšší povolená rychlost není nižší, než stanoví zvláštní předpis.[3]

### **2.1.3 Silnice**

Silnice je veřejně přístupná pozemní komunikace určená k užití silničními a jinými vozidly a chodci. Silnice tvoří silniční síť. Podle Zákona o pozemních komunikacích se silnice podle svého určení a dopravního významu rozdělují do těchto tříd:

- a) silnice I. třídy, která je určena zejména pro dálkovou a mezistátní dopravu,
- b) silnice II. třídy, která je určena pro dopravu mezi okresy,

- c) silnice III. třídy, která je určena k vzájemnému spojení obcí nebo jejich napojení na ostatní pozemní komunikace.[3]

Silnice může být označena jako silnice pro motorová vozidla podle zvláštního právního předpisu, pouze jde-li o silnici I. třídy, která je budována bez úrovnových křížení, s oddělenými místy napojení pro vjezd a výjezd a na níž není přímo připojena sousední nemovitost s výjimkou nemovitostí přímo připojených z odpočívek. [3]

#### **2.1.4 Místní komunikace**

Místní komunikace je veřejně přístupná pozemní komunikace, která slouží převážně místní dopravě na území obce.[3]

Místní komunikace se rozdělují podle dopravního významu, určení a stavebně technického vybavení do těchto tříd:

- místní komunikace I. třídy,
- místní komunikace II. třídy, kterou je dopravně významná sběrná komunikace s omezením přímého připojení sousedních nemovitostí,
- místní komunikace III. třídy, kterou je obslužná komunikace,
- místní komunikace IV. třídy, kterou je komunikace nepřístupná provozu silničních motorových vozidel nebo na které je umožněn smíšený provoz. [3]

Místní komunikace může být označena jako silnice pro motorová vozidla podle zvláštního právního předpisu, pouze jde-li o místní komunikaci I. třídy, která je budována bez úrovnových křížení, s oddělenými místy napojení pro vjezd a výjezd a na níž není přímo připojena sousední nemovitost s výjimkou nemovitostí přímo připojených z odpočívek.

Prováděcí předpis blíže vymezí znaky pro rozdělení místních komunikací do jednotlivých tříd. [3]

#### **2.1.5 Účelová komunikace**

Účelová komunikace je pozemní komunikace, která slouží ke spojení jednotlivých nemovitostí pro potřeby vlastníků těchto nemovitostí nebo ke spojení těchto nemovitostí s ostatními pozemními komunikacemi nebo k obhospodařování zemědělských a lesních

pozemků. Příslušný silniční správní úřad obecního úřadu obce s rozšířenou působností může na žádost vlastníka účelové komunikace a po projednání s Policií České republiky upravit nebo omezit veřejný přístup na účelovou komunikaci, pokud je to nezbytně nutné k ochraně oprávněných zájmů tohoto vlastníka. Úprava nebo omezení veřejného přístupu na účelové komunikace stanovené zvláštními právními předpisy tím není dotčena.

Účelovou komunikací je i pozemní komunikace v uzavřeném prostoru nebo objektu, která slouží potřebě vlastníka nebo provozovatele uzavřeného prostoru nebo objektu. Tato účelová komunikace není přístupná veřejně, ale v rozsahu a způsobem, který stanoví vlastník nebo provozovatel uzavřeného prostoru nebo objektu. V pochybnostech, zda z hlediska pozemní komunikace jde o uzavřený prostor nebo objekt, rozhoduje příslušný silniční správní úřad.[3]

### **2.1.6 Průjezdni úsek dálnice a silnice**

Dálnice a silnice mohou vést územím zastavěným nebo zastavitelným (dále jen "průjezdni úsek dálnice" nebo "průjezdni úsek silnice"), pokud se tím převádí převážně průjezdná doprava tímto územím.

Není-li hranice území zastavěného nebo zastavitelného obsažena ve schválené územně plánovací dokumentaci, určí hranici souvislého zastavění pro účely vymezení délky průjezdního úseku dálnice nebo průjezdního úseku silnice podle stavebně technických podmínek území příslušný stavební úřad na návrh příslušného silničního správního úřadu a po předchozím projednání s obcí, o jejíž území jde.

Prováděcí předpis stanoví stavebně technické podmínky pro určování hranic průjezdního úseku podle předchozího odstavce. [3]

### **2.1.7 Připojování pozemních komunikací**

Pozemní komunikace lze navzájem připojovat zřizováním křižovatek nebo připojovat na ně sousední nemovitosti zřízením sjezdů nebo nájezdů. Přímé připojení sousední nemovitosti na pozemní komunikaci není účelovou komunikací. Větve mimoúrovňových křižovatek a kruhové křižovatky jsou přiřazeny k pozemní komunikaci vyšší kategorie nebo třídy, větve úrovňových křižovatek jsou přiřazeny k pozemní komunikaci nižší kategorie nebo třídy. [3]

Na dálnici, silnici podle § 5 odst. 3 nebo místní komunikaci podle § 6 odst. 3 může být přímo připojena z odpočívky jen stavba, která svým účelem slouží výlučně uživatelům těchto pozemních komunikací (např. čerpací stanice pohonných hmot, motorest, motel, autoservis).

Příslušný silniční správní úřad si před vydáním povolení:

- připojení dálnice, silnice, místní komunikace nebo veřejně přístupné účelové komunikace k dálnici, silnici nebo místní komunikaci, o úpravě takového připojení nebo o jeho zrušení vyžádá stanovisko vlastníka pozemní komunikace vyšší kategorie nebo třídy,
- připojení sousední nemovitosti k dálnici, silnici nebo k místní komunikaci, o úpravě takového připojení nebo o jeho zrušení vyžádá stanovisko vlastníka dotčené pozemní komunikace,

a jedná-li se o dálnici, též závazné stanovisko Ministerstva vnitra, v ostatních případech závazné stanovisko Policie České republiky. [3]

Ve společném územním a stavebním řízení je povolení nahrazeno závazným stanoviskem dotčeného orgánu.

## **2.2 Pravomoci a oblasti působnosti Celní správy České republiky**

Kontrolní složky celní správy ČR, vykonávající kontrolní činnost na pozemních komunikacích.

Odbor Dohledu CÚ:

- Odd. Mobilního dohledu
- Odd. Kontrol zpoplatněných komunikací

Do pravomocí celní správy patří výkon celního dohledu nad zbožím v jednotném celním území Evropské unie. Celní správa provádí kontrolu ohledně nakládání s odpadem a jeho převozem do země, odhaluje nelegální zaměstnávání cizinců, kontroluje zahraniční obchod s vojenským materiálem, vykonává dohled nad obchodem s chráněnými druhy rostlin a živočichů. Velmi důležitý úkol má celní správa v oblasti spotřebních daní, a sice ten, že je přímo správcem spotřební daně. Jako správce daně vykonává celní správa také

dozor nad dodržováním předpisů o nakládání s vybranými výrobky při výrobě, skladování a dopravě těchto výrobků. Celní správa hraje důležitou roli při prosazování práv duševního vlastnictví, a to jak v rámci mezinárodního obchodu, tak v ochraně vnitřního trhu a samotných spotřebitelů. Celní správě náleží také ochrana národního kulturního dědictví, zejména kulturních památek, archiválií a sbírkových předmětů. Dohlíží na to, aby kulturní, či národní kulturní památka, která byla zapůjčená a vyvezená ze země, byla vrácena v původním stavu. Celní správa České republiky se také zapojuje do mezinárodního boje proti nakládání s omamnými a psychotropními látkami, kde dosahuje výborných výsledků.

Vstupem České republiky do Evropské unie vznikla v rámci celních úřadů oddělení zabývající se kontrolou vozidel v silniční dopravě. Celní správa České republiky se tímto stala kontrolním orgánem podle zákona č. 111/1994 Sb., o silniční dopravě, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon“). [13]

Jednou z kompetencí, ke které zákon celní úřady opravňuje, je provádění státního odborného dozoru v silniční dopravě, spočívajícího v kontrole osádek vozidel a podáváním návrhů na zahájení o uložení pokuty dopravním úřadům nebo Ministerstvu dopravy. [13]

Předmět kontroly:

- dodržování dob řízení,
- dodržování bezpečnostních přestávek,
- dodržování dob odpočinků,
- vybavenost vozidla tachografem a kontrola jeho ověření,
- používání karet řidiče a záznamových listů,
- záznamy, které musí mít řidič u sebe (předchozích 28 dní + den kontroly) včetně dokladů prokazujících pracovní právní vztah (přepravy prováděné dopravci registrovanými v členských státech EU, u kterých dochází k nakládce nebo vykládce zboží na území České republiky).

Kontroly jsou prováděny u doprav vozidly, jejichž největší povolená hmotnost přesahuje 3,5 tuny, jsou-li tato vozidla určena k přepravě zvířat nebo věcí, nebo vozidly určenými pro přepravu více než 9 osob včetně řidiče, a nejedná-li se o dopravy vyjmuté

z dodržování povinností uvedených v mezinárodních předpisech. Při této činnosti dohlíží celní úřady na dodržování níže uvedených předpisů. [13]

### **Předpisy:**

1. Zákon č. 111/1994 Sb., o silniční dopravě, ve znění pozdějších předpisů,
  2. Zákon č. 280/2009 Sb., daňový řád, ve znění pozdějších předpisů,
  3. Vyhláška č. 478/2000 Sb., kterou se provádí zákon o silniční dopravě, ve znění pozdějších předpisů,
  4. Vyhláška č. 522/2006 Sb., o státním odborném dozoru a kontrolách v silniční dopravě, ve znění pozdějších předpisů,
  5. Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 561/2006 o harmonizaci některých předpisů v sociální oblasti týkajících se silniční dopravy, o změně nařízení Rady (EHS) č. 3821/85 a (ES) č. 2135/98 a o zrušení nařízení Rady (EHS) č. 3820/85,
  6. Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 165/2014 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,
  7. Evropská dohoda o práci osádek vozidel v mezinárodní silniční dopravě (AETR).
- [13]

### **2.2.1 Sankční a jiná vybraná oprávnění celního úřadu**

#### **Sankce oprávněné udělit řidiči vozidla:**

- pokuta do 5000,- Kč (za předpokladu, že řidič s projednáním přestupku na místě souhlasí) za předpokladu, že se nejedná o přestupky jízdy na „cizí“ kartu řidiče, použití „manipulační pomůcky“ nebo pozměňování údajů na dokladech prokazujících činnost řidiče, odmítnutí přístupu k tachografu a neuposlechnutí příkazu jízdy do autorizovaného metrologického střediska
- oznámení přestupku dopravnímu úřadu obce s rozšířenou působností podle místa zjištění v případě, že řidič s projednáním přestupku na místě nesouhlasí



- pokud je zjištěno nedodržení doby řízení, bezpečnostní přestávky nebo doby odpočinku v rámci probíhající dopravy, je celní úřad oprávněn řidiči zabránit v jízdě na maximálně 24 hodin [13]

### **Sankce oprávněné udělit dopravci:**

- Zjištěná porušení, kterých se dopustí řidič, pokud je současně dopravcem, jsou řešena dopravním úřadem „pouze“ jako přestupek dopravce (vyjma odmítnutí přístupu k tachografu a neuposlechnutí příkazu jízdy do autorizovaného metrologického střediska). U ostatních přestupků jsou zjištěná porušení řešena souběžně s přestupkem řidiče. Celní úřad může od dopravce vybrat kauci ve výši od 5 000 do 100 000,- Kč. Při výběru kauce je dopravce zastupován kontrolovaným řidičem.
- Za situace, kdy řidič nevlastní částku určenou jako kauci, je celní úřad oprávněn zadržet doklady k vozidlu a nákladu, nebo zabránit odjezdu vozidla použitím technického prostředku („botička“). Oznámení o přestupku dopravce je předáváno krajskému dopravnímu úřadu podle místa zjištění.
- Při kontrolním zjištění, které je v rozporu s výše uvedenými předpisy, je celník oprávněn zajistit podklady k následujícímu řízení na základě rozhodnutí o zajištění věci. [13]

## **2.3 Oprávnění zastavovat vozidla**

Ustanovení o zastavování vozidel je zakotveno také v § 29 zákona č. 17/2012 Sb., o Celní správě České republiky, ve znění pozdějších předpisů, konkrétně v § 35 odst. 1, který říká, že:

Při výkonu působnosti orgánů celní správy je celník oprávněn zastavovat osoby a dopravní prostředky a dále v odst. 5 je zakotveno, že při zastavování dopravních prostředků postupuje celník obdobně jako příslušník policie.

V souvislosti se zastavováním vozidel, je jistě důležité zmínit další z mnoha oprávnění, a to dle ustanovení § 29 zákona č. 17/2012 Sb., o Celní správě České republiky, ve znění pozdějších předpisů, že jsou celníci oprávněni požadovat po osobě prokázání totožnosti.

[4]

Zvláštními zákony jim byly svěřeny pravomoci v oblasti nákladní silniční dopravy. Konkrétně jsou příslušníci oprávněni nákladní vozidla vážit, kontrolovat, zda řidiči dodržují povinné přestávky či zda jsou splněny podmínky pro přepravu nebezpečných nákladů. Pro téma mé diplomové práce je však nejdůležitější oprávnění celní správy, kdy tato kontroluje zaplacení poplatků za využívání zpoplatněných úseků pozemních komunikací, a to jak časových, tak tzv. výkonových zpoplatnění.

Při výkonu pravomocí v uvedených oblastech působnosti se celní správa řídí nejen vnitrostátními právními předpisy, ale samozřejmě také předpisy Evropské unie a zahraničními smlouvami, které Česká republika ratifikovala.

## **2.4 Skupiny mobilního dohledu**

Organizační struktura Celní správy České republiky stojí na dvoustupňovém systému a tvoří ji Generální ředitelství cel a jemu podřízené celní úřady, kterých je celkem patnáct. Uvnitř je celní správa dále členěna na jednotlivé odbory a jim podřízená oddělení.

V rámci Generálního ředitelství cel je odborů a oddělení několik, vedle odborů ekonomiky a informatiky, řízení lidských zdrojů, odborů korespondujících s odbory na jednotlivých celních úřadech jako celní, odbor daní, právní, pátrání, analýzy a informační podpory, je z hlediska mého tématu práce nejdůležitější odbor 33 Dohledu. Tento se dále dělí na dvě oddělení, a to 331 oddělení Metodiky dohledu a 332 oddělení Dopravních kontrol. Dle organizačního řádu Celní správy České republiky vykonává oddělení Metodiky dohledu agendu dohledu, služební kynologie a jejího výcviku. Oddělení Dopravních kontrol má na starosti agendu mobilního rentgenu a dále agendu kontrol zpoplatněných komunikací.

Na úrovni celních úřadů je odbor Dohledu zařazen jako šestý odbor, který se dále dělí na oddělení 61 Dohledu nad subjekty, 62 oddělení Mobilního dohledu, 63 oddělení Kontrol zpoplatněných komunikací a 64 oddělení Ostrahy objektů. [28]

## **2.5 Oddělení Kontrol zpoplatněných komunikací**

Organizační řád přesně vymezuje oblasti působnosti pro jednotlivá oddělení odboru Dohledu. Já bych se však ráda uvedla agendy, kterými se zabývá právě oddělení Kontrol

zpoplatněných komunikací. Jeho příslušníci mají za úkol vykonávat činnosti v oblastech časového zpoplatnění a elektronického mýtného, a to na vybraných pozemních komunikacích. Zejména kontrolují, zda má řidič uhrazen časový poplatek na vybraných komunikacích, dále zda má řidič uhrazen poplatek v systému elektronického mýtného na zpoplatněných komunikacích a zároveň, pokud zjistí porušení, mají zákonné oprávnění projednávat některé přestupky v blokovém řízení Kontroly časového a výkonového zpoplatnění vykonávají příslušníci Celní správy České republiky z celkem 11. celních úřadů, z nichž kraje Jihomoravský a Středočeský mají každý dvě oddělení kontrol výkonového zpoplatnění. Celkem tedy třináct oddělení, po celé republice, zajišťuje prostřednictvím speciálně technicky vybavených vozidel, výkon uvedené činnosti. V dnešní době je k dispozici celkem 35 speciálních kontrolních vozidel, které jsou ve vlastnictví Ředitelství silnic a dálnic ČR. Kontroly probíhají na dálnicích, rychlostních silnicích a vybraných úsecích silnic I. tříd a to 7 dní v týdnu, 24 hodin denně. Oddělení Kontrol zpoplatněných komunikací je v dnešní době oddělením, které má nejvíce systemovaných míst ze všech ostatních. [28]

Vnitřní předpis stanoví, že hlídky jsou dvoučlenné, v některých případech i tříčlenné a v jejich čele je vedoucí hlídky. Každý člen je povinný plnit úkoly, které jsou mu uloženy rozkazem ke službě. Dále předpis stanoví, že služba je vykonávána ve služebním stejnokroji a reflexní bundě či vestě. Všichni členové hlídky musí být ustrojeni stejně. Celníci jsou povinni, po celou dobu výkonu služby, nosit služební zbraň včetně palebného průměru, slzotvorný prostředek, pouta a obušek.

Uvedený služební předpis upravuje mimo jiné také bezpečnostní zásady při zastavování vozidel. Jednou z nejdůležitějších je ta, že celník zastavuje vozidlo na místě, kde není ohrožena bezpečnost a plynulost silničního provozu. V případě, že zastaví vozidlo na sjezdech a nájezdech na komunikaci, která podléhá poplatku, musí být vozidlo celní správy označeno výstražnými světlem modré barvy, případně ještě doplněno výstražnými světlem oranžové barvy. Celní správa má oprávnění zastavovat vozidla zastavovacím terčem (tzv. statický způsob zastavování), ale častějším způsobem je zastavování z jedoucího vozidla celní kontroly (tzv. dynamický způsob zastavování). To znamená, že vozidlo mobilní kontroly najede před vozidlo, které má být kontrolováno a na zadním okně je hlídkou spuštěn nápis „*Následuj mě*“, který běží v několika světových jazycích.

Poté co je vozidlo přestupce odvedeno na vhodné místo k zastavení, nápis je změněn na „STOP“.

## **2.6 Časové zpoplatnění**

Příslušníci Celní správy České republiky jsou oprávněni zastavovat vozidla dle zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu), ve znění pozdějších předpisů a dále dle zákona č. 17/2012 Sb., o Celní správě České republiky, ve znění pozdějších předpisů. Co se týče oprávnění celní správy provádět kontroly časového zpoplatnění pozemních komunikací, je zakotveno v zákoně č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů, že celník může zastavit vozidlo podléhající časovému zpoplatnění a podrobit vozidlo kontrole úhrady časového zpoplatnění. [3]

Dále zákon uvádí, že povinností řidiče je předložit na požádání celníkovi ke kontrole doklad prokazující úhradu poplatku. Dle vnitřních předpisů celní správy je stanoveno, že příslušníci mohou podrobit vozidlo kontrole a dále mohou ověřit platnost elektronické dálniční známky. [4]

### **2.6.1 Přestupky v oblasti časového zpoplatnění**

Co se týče časového zpoplatnění pozemních komunikací, může se řidič dopustit několika přestupků, které jsou vyjmenovány v ustanovení §42a Zákona č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů. Přestupku se dopustí ten, kdo užije vozidlo na zpoplatněné komunikaci, aniž by uhradil poplatek. [3]

Přestupkový zákon opravňuje příslušníky celní správy tyto přestupky řešit v blokovém řízení, při splnění podmínek zákona, a sice pokud je spolehlivě zjištěn nepostačí domluva, a ten, kdo je z přestupků obviněný, je ochoten pokutu uhradit. Zákon dále stanoví, že správní orgány, v jejichž působnosti je projednávání přestupků, jsou oprávněny ukládat a vybírat pokuty v blokovém řízení. Pokud není přestupek vyřešen v blokovém řízení, sepíše vedoucí hlídky protokol o důvodném podezření z porušení právních předpisů, zjištěném provedenou kontrolou a přestupek je postoupen místně příslušnému celnímu úřadu k zahájení správního řízení.

Za výše uvedené porušení právních předpisů, v oblasti časového zpoplatnění, lze uložit v blokovém řízení pokutu do výše 5. 000,- Kč, ve správním řízení až do výše 100.000,- Kč. Nebylo tomu však vždy. Dlouhou dobu byla v zákoně o pozemních komunikacích legislativní chyba, když § 42a řešil, co se týče pokut v systému časového zpoplatnění komunikací, pouze výši pokuty udělené v blokovém řízení. Protože paragraf neobsahoval ustanovení o výši pokuty ve správním řízení, bylo třeba postupovat dle obecného ustanovení zákona o přestupcích, který stanoví, že pokutu lze uložit do výše 1000,- Kč, pokud není jiným zákonem stanovena pokuta vyšší. Teprve novela zákona o pozemních komunikacích č. 152/2011 Sb., zakotvila v § 42a výši pokuty ve správním řízení. Pro usnadnění vybírání udělených pokut, jsou kontrolující vozidla celní správy vybavena platebními terminály, které řidiči často využívají. [4]

Tab. 2.1 - Statistika kontrolní činnosti EDAZ v roce 2019

| Statistika kontrolní činnosti v systému časového zpoplatnění za celou ČR v roce 2019 |   |  |  |
|--|---|--|--|
| Měsíce   | Počet zjištěných porušení právních předpisů | Počet případů postoupených ke správnímu řízení na místně příslušné celní úřady | Výše uložených pokut příkazem na místě |
| Leden  | 1 059                                       | 4  | 1 167 100                              |
| Únor   | 2 132                                       | 9  | 2 193 300                              |
| Březen   | 1 446                                       | 8  | 1 548 700                              |
| Duben  | 1 317                                       | 8  | 1 381 000                              |
| Květen   | 1 338                                       | 9  | 1 420 400                              |
| Červen   | 1 304                                       | 6  | 1 374 900                              |
| Červenec   | 1 528                                       | 7  | 1 588 300                              |
| Srpen  | 1 695                                       | 6  | 1 797 050                              |
| Září   | 966   | 2  | 1 013 200                              |
| Říjen  | 994   | 3  | 1 060 700                              |
| Listopad   | 806   | 5  | 858 700                                |
| Prosinec   | 451   | 3  | 481 000                                |
| <b>Celkem</b>  | <b>15 036</b>                               | <b>70</b>  | <b>15 884 350</b>                      |

Zdroj: [19]

Tab. 2.2 - Statistika kontrolní činnosti EDAZ v roce 2021

| <b>Statistika kontrolní činnosti v systému časového zpoplatnění za celou ČR v roce 2021</b> |  |   |   |
|---|--|---|---|
| <b>Měsíce</b>   | <b>Počet zjištěných porušení právních předpisů</b> | <b>Počet případů postoupených ke správnímu řízení na místně příslušné celní úřady</b> | <b>Výše uložených pokut příkazem na místě</b> |
| Leden   | 516  | 2   | 599 600                                       |
| Únor  | 2 121  | 14  | 2 519 350                                     |
| Březen  | 1 031  | 6   | 1 362 270                                     |
| Duben   | 1 406  | 9   | 1 812 780                                     |
| Květen  | 1 902  | 12  | 2 539 500                                     |
| Červen  | 1 710  | 7   | 2 185 220                                     |
| Červenec  | 1 795  | 9   | 2 263 880                                     |
| Srpen   | 2 124  | 7   | 2 770 990                                     |
| Září  | 1 742  | 10  | 2 319 890                                     |
| Říjen   | 1 564  | 9   | 2 171 180                                     |
| Listopad  | 1 719  | 8   | 2 464 350                                     |
| Prosinec  | 1 226  | 10  | 1 644 800                                     |
| <b>Celkem</b>   | <b>18 856</b>                                      | <b>103</b>  | <b>24 653 810</b>                             |

Zdroj: [19]

## 2.6.2 Osvobozená vozidla

### Vozidla registrovaná v ČR osvobozená automaticky

1. Vozidla na elektrickou energii, vodík nebo hybridní pohon (hodnota emisí CO<sub>2</sub> do 50 g/km), pokud má vozidlo přidělenou speciální SPZ (začíná písmeny EL).
2. Dle § 20a zákona č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, zpoplatnění nepodléhá užití zpoplatněné pozemní komunikace silničním motorovým vozidlem přepravujícím těžce zdravotně postižené občany, kteří jsou podle zvláštního právního předpisu držiteli průkazu ZTP, nebo průkazu ZTP/P vydaného v ČR, pokud provozovatelem silničního motorového vozidla je postižená osoba sama nebo osoba jí blízká. Osvobození od dálničního poplatku tedy nemůže držitel ZTP nebo ZTP/P využít např., pokud ho svým vozidlem poveze např. kamarád nebo soused.

3. Vozidla sloužící k přepravě nezaopatřených dětí, které jsou léčeny pro onemocnění zhoubným nádorem nebo hemoblastózou. V případě silniční kontroly stačí předložit lékařskou zprávu nebo jiné osvědčení od lékařského zařízení.
4. Historická vozidla s přidělenou zvláštní registrační značkou a průkazem historického vozidla.

#### **Vozidla registrovaná v ČR osvobozená po podání oznámení**

1. Vozidla na elektrickou energii, vodík nebo hybridní pohon (hodnota emisí CO<sub>2</sub> do 50 g/km) bez speciální SPZ.
2. Vozidla provozovaná domovy pro osoby se zdravotním postižením, pokud slouží k přepravě těchto osob.

#### **Vozidla registrovaná v zahraničí osvobozená po podání oznámení**

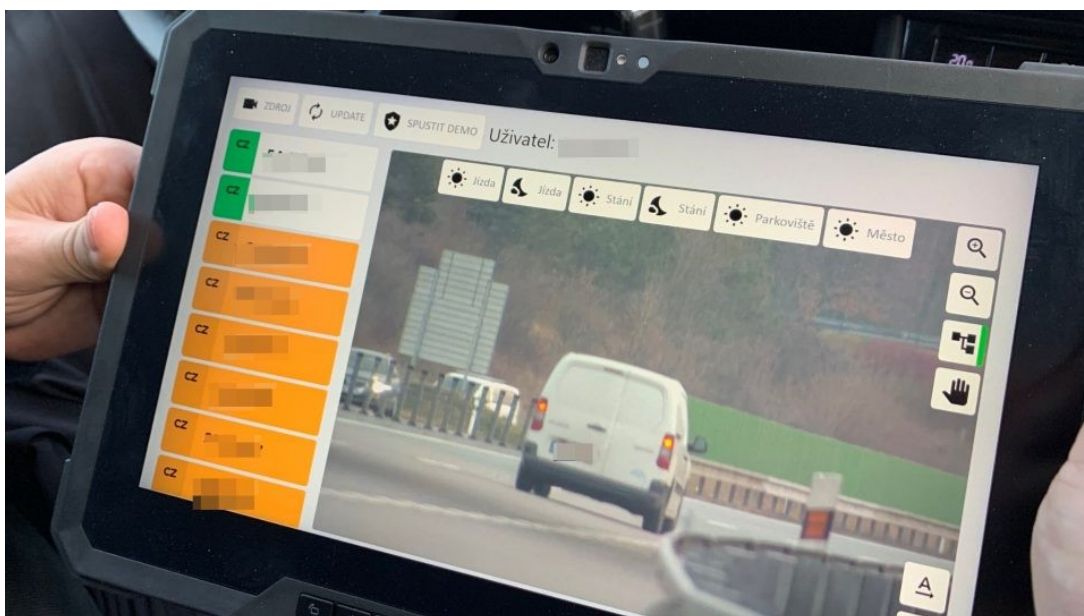
1. Vozidla na elektrickou energii, vodík nebo hybridní pohon (hodnota emisí CO<sub>2</sub> do 50 g/km).

Povinnost evidovat osvobození mají též vozidla vybavená zvláštním výstražným světlem vozidel vězeňské služby, poskytovatele zdravotnické záchranné služby, přepravy pacientů neodkladné péče zdravotnické dopravní služby a složky integrovaného záchranného systému.

Povinnost evidovat pak dále mají vozidla bezpečnostních sborů, vojenské policie, hasičských sborů, obecní nebo městské policie, generální inspekce bezpečnostních sborů, správy státních hmotných rezerv a správce zpoplatněné pozemní komunikace.

Vozidla členů diplomatické mise vedené v příslušném registru silničních vozidel nejsou od 1. ledna 2021 osvobozena. Přestupky spáchané od osoby užívající diplomatické výsady a imunity však nelze projednat.

Vozidlo registrované jako osvobozené se v systému Argos vyobrazí jako oranžová kolonka.



Obr. 2.1 - Načtení osvobozených vozidel

Zdroj: [26]

## 2.7 Výkonové zpoplatnění

Vzestup nákladní automobilové dopravy přes území ČR, zejména po jejím vstupu do EU, a nezanedbatelný vliv tohoto druhu dopravy na zhoršování stavu pozemních komunikací, vedl k plánu, zavést pro tento typ dopravy zpoplatnění, které by nezáviselo na době užívání zpoplatněných komunikací, jako zpoplatnění časové, nýbrž by se výše úhrady za toto užití odvíjela od ujeté vzdálenosti po této komunikaci, tedy od výkonu. To by mělo vést ke spravedlivějšímu rozdělení vybíraných poplatků, neboť nákladní automobily komunikace opotřebovávají více.

Celá zpoplatněná komunikace je rozdělena na mýtné úseky, jež jsou ohraničeny mýtnými bránami, které jsou buď běžné, nebo kontrolní. Kontrolní brány jsou oproti běžným navíc vybaveny měřicím zařízením a infrakamerami, a jsou stacionární nebo přenosné. Kontrolu úhrady mýtného vykonává Celní správa České republiky. Řidič vozidla je na výzvu celníka povinen umožnit kontrolu úhrady mýtného a funkčnosti elektronického zařízení podle ustanovení § 22j odst. 1 písm. e) zákona. [3]

Celník je oprávněn zastavit vozidlo, zjistit totožnost řidiče a provozovatele vozidla, není-li řidič současně jeho provozovatelem, podrobit vozidlo v systému elektronického mýtného kontrole, zda je vybaveno funkčním elektronickým zařízením (palubní



jednotkou), zda je evidováno v systému elektronického mýtného a zda jsou do elektronického zařízení zadány údaje umožňující správné stanovení mýtného. [4]

**Řidič vozidla v systému elektronického mýtného se dopustí přestupku tím, že v rozporu s ustanovením § 22j zákona:**

- užije vozidlo, které není vybaveno funkčním elektronickým zařízením,
- užije vozidlo, aniž by zadal do elektronického zařízení údaje umožňující stanovení mýtného nebo zadá tyto údaje chybně,
- užije zpoplatněnou pozemní komunikaci vozidlem, které nebylo zaevidováno u provozovatele systému elektronického mýtného,
- neuposlechne výzvy policisty nebo celníka, aby umožnil kontrolu funkčnosti elektronického zařízení a úhrady mýtného, nebo
- nakládá neoprávněně s elektronickým zařízením,
- nezajistí úhradu mýtného.

Právník nebo podnikající fyzická osoba se jako provozovatel vozidla v systému elektronického mýtného dopustí přestupku tím, že v rozporu s ustanovením § 22i zákona:

- nezajistí zaevidování vozidla do systému elektronického mýtného a nenahlásí bez zbytečného odkladu změnu údajů potřebných k zaevidování,
- nezajistí instalování zaevidovaného elektronického zařízení do vozidla,
- nezajistí úhradu mýtného,
- přikáže, dovolí nebo svěří řízení vozidla v systému elektronického mýtného, které není vybaveno funkčním elektronickým zařízením, po zpoplatněné pozemní komunikaci,
- užije elektronické zařízení určené na konkrétní vozidlo a zaevidované v systému elektronického mýtného do jiného vozidla v systému elektronického mýtného, nebo nepoučí řidiče jím provozovaných vozidel o způsobu nakládání s elektronickým zařízením a jeho užívání. [6]

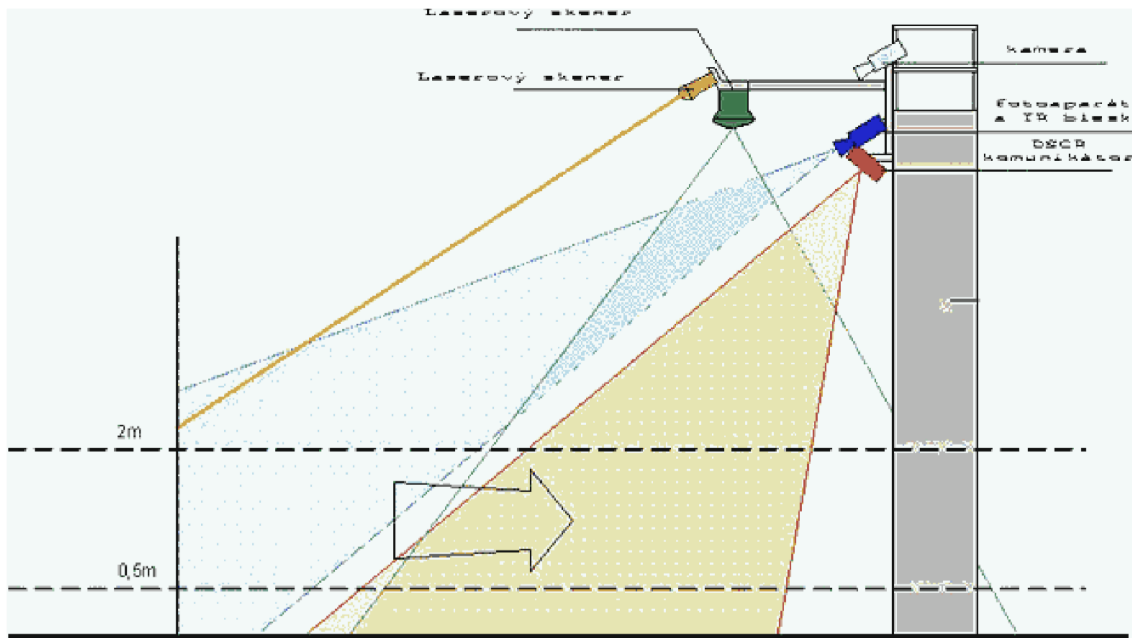
### **2.7.1 Mikrovlnná technologie mýtného systému**

Systém DSRC (Dedicated Short Range Communication), se kterým se setkáte např. v Rakousku, pracuje na principu mikrovlnné technologie. Každé vozidlo musí být vybaveno jednotkou GO BOX a zpoplatněné komunikace jsou osazeny přijímacími

přístroji, které jsou na branách či mostech. Při průjezdu vozidla pod "mýtnou bránou" jsou zjištěná data posílána na centrálu, kde se vypočítá ujetá vzdálenost na zpoplatněných úsecích a z toho se určí výše platby.

V České republice byl zaveden mikrovlnný mýtný systém již od začátku zavedení výběru mýtného od roku 2007 a to až do 1. prosince roku 2019, kdy byl posléze nahrazen.

Zavedení tohoto způsobu znamenalo nutnost vytvoření technické základny pro správný provoz. Bylo tak potřeba vybudovat soustavu mýtných bran napříč celou zpoplatněnou pozemní komunikací. Jak z názvu vyplývá, jedná se o systém založený na principu mikrovlnné technologie. Ten spočívá v komunikaci mezi OBU jednotkou a mýtnou bránou na základě DSRC. Komunikace pomocí DSRC mimo jiné obsahuje informace o elektronické identifikaci vozidla, klasifikační data atd. [2]



Obr. 2.2 - Jednotlivé prvky systému umístěné na mýtné bráně

Zdroj: [8]

Na obrázku 2.3 DSRC systému vyznačuje svislá čára spouštěcí čáru, výšková hladina označuje výšku umístění OBU jednotky, žlutý paprsek je spouštěcí skener, zelená výseč označuje klasifikační skener, do modré výseče vstupuje čelní kamera s IR bleskem, červená výseč je místo, kde probíhá DSRC příjem, popř. vysílání signálu.

Řidič vozidla vybaveného OBU jednotkou je o takové komunikaci vyrozuměn, a to zvukovým, popř. viditelným signálem (pípnutí, bliknutí), který OBU jednotka vydává.



Obr. 2.3 - OBU jednotka PREMID

Zdroj: [9]

Na obrázku 1.5 je zobrazena OBU jednotka PREMID s nálepkou obsahující piktogramy pro řidiče. Tyto piktogramy slouží pro rychlou orientaci při manipulaci s jednotkou. Je zde zobrazen návod na rychlé a správné nastavení počtu náprav vozidla a současně zvuková indikace v případě nedostatečného kreditu či funkčnosti jednotky.

Pro vystavení OBU jednotky je nejdříve nutno zaplatit vratnou kauci, a to ve výši 1 550 Kč. Jednotka OBU musí být umístěna v kabině silničního motorového vozidla tak, aby byla připevněna za čelním sklem vozidla a nic tak nebránilo k přímé komunikaci palubní jednotky a mýtné brány. Toto zařízení je nepřenositelné a lze jej využít pouze pro zaevidované vozidlo. Zapůjčení OBU jednotky lze uskutečnit na distribučním nebo kontaktním místě. Napájení jednotky je řešeno integrovanou baterií.

V případě vybití baterie se PREMID jednotka nahrazuje zcela jinou s převedením účtu.

### 2.7.2 Základní principy fungování satelitního mýtného systému

Základní práva a povinnosti uživatelů pozemních komunikací jsou stanovena v zákoně č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon“), přičemž zákon, kromě jiného, stanovuje ve vztahu k mýtnému zejména základní podmínky pro určení výše a úhrady mýtného za užívání určené pozemní komunikace, práva a povinnosti provozovatele systému elektronického mýtného,

oprávnění, povinnosti a podmínky poskytování evropské služby elektronického mýtného, povinnosti provozovatele a řidiče vozidla v systému elektronického mýtného a kontrolu úhrady mýtného.

Satelitní mýtný systém byl v ČR zaveden od 1. prosince 2019 a trvá doposud. Důvodem pro změnu způsobu výběru mýta bylo snížení provozních nákladů. Oproti mikrovlnnému systému nebylo třeba vytvářet nové mýtné brány na dálnicích, pouze na nově zpoplatněných úsecích silnic I. třídy, a naopak z původního počtu 275 vybudovaných mýtných bran se pro provoz satelitního systému využilo pouze cca 49 kontrolních bran.

Nová technologie výběru mýta je založena na principu satelitní navigace. Stejně jako u mikrovlnného systému tak i vozidla v systému satelitního výběru jsou vybavena elektronickým zařízením pro komunikaci.

Užívání pozemní komunikace, kterou určí prováděcí právní předpis, a která je označena dopravní značkou označující zpoplatnění, stanoveným druhem motorového vozidla, podléhá zpoplatnění.

Zpoplatnění neboli mýtné je stanoveno podle typu vozidla a ujeté vzdálenosti po zpoplatněné pozemní komunikaci, přičemž úhradě mýtného podléhá užití zpoplatněné pozemní komunikace silničním motorovým vozidlem nejméně se čtyřmi koly, jehož největší povolená hmotnost činí více než 3,5 tuny.

Výše mýtného se zjišťuje pomocí systému elektronického mýtného (SEM), který umožňuje zejména určit ujetou vzdálenost vozidla po zpoplatněných pozemních komunikacích, evidenci údajů o mýtném, výběr mýtného a kontrolu úhrady mýtného.

Součástí systému elektronického mýtného je schválené elektronické zařízení, kterým musí být vybaveno každé vozidlo využívající zpoplatněné pozemní komunikace. Toto elektronické zařízení je běžně nazýváno jako palubní jednotka.

Elektronické zařízení je nepřenositelné a jeho užití je vázáno na konkrétní vozidlo zaevidované v systému elektronického mýtného. Výše mýtného se stanoví součinem sazby mýtného a ujeté vzdálenosti po zpoplatněné pozemní komunikaci. Sazby mýtného mohou být rozlišeny podle emisní třídy vozidla, druhu vozidla, počtu náprav vozidla nebo jízdní soupravy, období dne, dne v týdnu nebo podle období roku.

Provoz systému elektronického mýtného a výběr mýtného zajišťuje Česká republika – Ministerstvo dopravy, které může pověřit provozem systému elektronického mýtného

a výběrem mýtného organizaci zřízenou Ministerstvem dopravy nebo právnickou osobu, u níž funkci zakladatele vykonává jménem státu Ministerstvo dopravy na základě souhlasu Vlády České republiky. S ohledem k postoupení všech práv a povinností souvisejících s dodávkou a poskytováním komplexních služeb provozu SEM na Ředitelství silnic a dálnic České republiky (ŘSD), je ŘSD tím subjektem, který vykonává funkci provozovatele systému elektronického mýtného ve smyslu zákona.

Technologie výběru mýtného pracuje na principu satelitní navigace, která poskytuje maximální flexibilitu systému pro zvládnutí budoucího nárůstu objemu nákladní dopravy a rozšiřování zpoplatněné silniční sítě. Systém elektronického mýtného využívá elektronická zařízení integrující následující technologie:

- satelitní technologii pro určování polohy – zabezpečuje sběr údajů o využívání zpoplatněných úseků silnic a dálnic;
- GSM/GPRS technologii pro komunikaci v rámci mobilních sítí – slouží pro přenos údajů mezi elektronickým zařízením a dalšími informačními subsystémy v rámci systému elektronického mýtného;
- mikrovlnnou DSRC technologii pro komunikaci na krátké vzdálenosti – kontrola platících subjektů v rámci procesu kontroly výběru mýtného.

Mýtný systém je plně připraven na interoperabilitu, tzn. splňuje veškeré požadavky Evropské elektronické mýtné služby založené na principu „jedna smlouva – jedno elektronické zařízení – více mýtných systémů“. Díky použité technologii dokáže rychle a flexibilně implementovat nadcházející změny a pravidla Evropské unie v oblasti celoevropské dopravní politiky.

Systém elektronického mýtného je složitý informačně-komunikační technologický komplex, který se skládá z několika informačních subsystémů a z řady specifických aplikací, které zajišťují všechny provozní procesy spojené s výběrem mýtného a kontrolou výběru mýtného.

Vozidla, na která se výběr mýtného vztahuje, musí být před vjezdem na zpoplatněné úseky zaregistrována do systému elektronického mýtného a zároveň vybavena správně nainstalovaným elektronickým zařízením. Elektronické zařízení bude dopravcům poskytnuto proti složení kauce.

Elektronické zařízení obsahuje aktuální geografické informace (tzv. GEO model) o úsecích silnic a dálnic, které podléhají mýtné povinnosti, a umožňuje jejich detekci. Během jízdy eviduje informace o poloze vozidla pomocí globálního navigačního satelitního systému a porovnává je s údaji uloženými v GEO modelu. Ve chvíli, kdy algoritmus elektronického zařízení zaznamená jízdu vozidla po zpoplatněném úseku, vytvoří v souladu s platnou legislativou záznam o této skutečnosti, tzv. mýtnou událost. Mýtné události jsou pomocí technologie GSM/GPRS odesílány do centrálního informačního systému, kde se na základě údaje o délce a typu použitého úseku a příslušné sazby mýtného pro danou kategorii motorového vozidla vypočítá cena mýtného.



Obr. 2.4 - Mýtná krabička

Zdroj: [20]

### 2.7.3 Kontrola výběru mýtného

Kontrolu výběru mýtného zabezpečuje provozovatel systému ve spolupráci s celní správou. Mikrovlánná (DSRC) technologie elektronického zařízení umožňuje komunikaci se speciálním subsystémem zajišťujícím kontrolu výběru mýtného. Zabezpečuje také kontrolu plnění povinnosti úhrady Mýtného a dalších povinností vyplývajících ze zákona o pozemních komunikacích, dokumentaci mýtných incidentů a řešení mýtných přestupků.

Kontrolní stanice nebo hlídková vozidla vytvoří záznam o průjezdu vozidla, který obsahuje údaje z elektronického zařízení, fotografie, laserovým systémem zjištěnou kategorii vozidla a počet náprav. Záznam se následně v aplikaci na to určené kontroluje a dochází ke kontrole údajů získaných kontrolní stanicí s údaji evidovanými v centrálním systému. Zjištěné nesrovnalosti (tzv. mýtné incidenty), které zachytí, jsou automaticky odeslány do centrálního registru, kde jsou rozříděny a opětovně prověřeny. Potvrzené incidenty jsou klasifikovány jako mýtné přestupky, řešené dále v souladu s platnou legislativou. [6]

Tab. 2.3 - Statistika kontrolní činnosti mýtného v roce 2019

| <b>Statistika kontrolní činnosti v systému elektronického mýtného za celou ČR v roce 2019</b> |  |   |   |
|---|--|---|---|
| <b>Měsíce</b>   | <b>Počet zjištěných porušení právních předpisů</b> | <b>Počet případů postoupených ke správnímu řízení na místně příslušné celní úřady</b> | <b>Výše uložených pokut příkazem na místě</b> |
| Leden   | 1 923  | 201   | 1 865 500                                     |
| Únor  | 1 559  | 159   | 1 581 600                                     |
| Březen  | 1 796  | 209   | 1 741 000                                     |
| Duben   | 1 823  | 223   | 1 665 600                                     |
| Květen  | 2 007  | 208   | 1 897 500                                     |
| Červen  | 1 623  | 156   | 1 588 700                                     |
| Červenec  | 1 766  | 185   | 1 792 400                                     |
| Srpen   | 1 715  | 198   | 1 767 850                                     |
| Září  | 1 702  | 203   | 1 732 700                                     |
| Říjen   | 1 922  | 215   | 1 942 100                                     |
| Listopad  | 1 596  | 96  | 1 687 900                                     |
| Prosinec  | 462  | 51  | 344 750                                       |
| <b>Celkem</b>   | <b>19 894</b>                                      | <b>2 104</b>  | <b>19 607 600</b>                             |

Zdroj: [19]

Tab. 2.4 - Statistika kontrolní činnosti mýtného v roce 2021

| Statistika kontrolní činnosti v systému elektronického mýtného za celou ČR v roce 2021 |   |                                      |  |  |
|--|---|--------------------------------------|--|--|
| Měsíce   | Počet řízení o zjištěném porušení právních předpisů | Počet projednaných mýtných incidentů | Počet případů postoupených ke správnímu řízení na místně příslušné celní úřady | Výše uložených pokut příkazem na místě |
| Leden  | 2 052   | 16 695                               | 181  | 1 812 100                              |
| Únor   | 1 717   | 16 076                               | 112  | 1 743 030                              |
| Březen   | 1 370   | 15 113                               | 103  | 1 439 800                              |
| Duben  | 1 962   | 24 129                               | 132  | 2 044 790                              |
| Květen   | 2 171   | 24 706                               | 126  | 2 296 030                              |
| Červen   | 1 944   | 21 744                               | 106  | 2 214 100                              |
| Červenec   | 1 748   | 19 884                               | 99   | 1 927 350                              |
| Srpen  | 1 735   | 21 407                               | 101  | 1 936 350                              |
| Září   | 1 823   | 26 106                               | 127  | 2 107 900                              |
| Říjen  | 1 893   | 26 522                               | 96   | 2 294 200                              |
| Listopad   | 1 923   | 26 021                               | 142  | 2 247 050                              |
| Prosinec   | 1 390   | 19 410                               | 85   | 1 674 500                              |
| <b>Celkem</b>  | <b>21 728</b>                                       | <b>257 813</b>                       | <b>1 410</b>   | <b>23 737 200</b>                      |

Zdroj: [19]



### 3 Identifikace nedostatků a návrh opatření na zlepšení

Na základě výsledků kontrolní činnosti Celní správy ČR v oblasti zpoplatnění užití pozemních komunikací (viz Tab. 2.1 a Tab. 2.2), možností zakoupení elektronické dálniční známky a předpokládaného vývoje faktorů, které mohou ovlivnit situaci v této oblasti např. změna ceny dálniční známky, zvyšování délky zpoplatněných komunikací, přehodnocení výjimek osvobozených vozidel, přehodnocení výjimek komunikací nezahrnutých do zpoplatnění a další nspecifikované faktory je možné identifikovat tyto oblasti:

- výroční zprávy Celní správy z kontrolní činnosti zpoplatnění užití pozemních komunikací neumožňují podrobněji zjistit příčiny porušení právních předpisů
- je potřebné pracovat s připomínkami plátců dálniční známek v oblasti jejich prodeje
- v důsledku inflace je potřebné uvažovat o cenové úpravě poplatků
- připravit návrhy na vytvoření integrované dálniční známky v mezinárodní dopravě

#### 3.1 Slovenský systém jako vzor pro ČR

Již od roku 2016 funguje na Slovensku elektronický dálniční systém, který spravuje firma SkyToll a Slováci jsou s tímto způsobem spokojeni. V České republice proto byl použit vzor právě podle Slovenské republiky. Na Slovensku stálo vybudování systému 3 miliony eur a roční náklady na provoz se pohybují okolo 300 tisíc eur. Náklady na provoz nového systému dle průzkumu jsou nižší jak náklady na tisk a distribuci, které stejně jak u nás i na Slovensku dosahovaly cca 6 % z toho, co papírové dálniční známky vydělaly. Z důvodu většího počtu zpoplatněných komunikací v ČR byly provozní náklady na systém vyšší jak na Slovensku, nicméně díky využití již postavených nevyužitých mýtných bran byly náklady o něco nižší.

Na Slovensku mají také velice sofistikovaný internetový portál, kde uživatel může dálniční poplatek nejen zaplatit, ale i jednoduše zkontrolovat si platnost uhrazené elektronické dálniční známky. Při nákupu si uživatel nejprve vybere, jestli chce zakoupit dálniční známku s roční platností, která vždy platí od data zakoupení do 31. ledna

následujícího kalendářního roku, nebo s třicetidenní či desetidenní platností, u kterých si může vybrat datum počátku platnosti. Poté zadá registrační značku vozidla, bankovním převodem uhradí požadovanou částku a je hotovo. Potvrzení o zaplacení mu pak dojde ve zprávě emailem nebo i na mobilní telefon. Při kontrole platnosti dálniční známky stačí pouze zadat registrační značku vozu a systém hned ukáže, zda k ní je evidována uhrazená dálniční známka a dokdy má platnost. Viz internetový portál [www.eznamka.sk](http://www.eznamka.sk). Faktem je, že v některých slovenských médiích se systém před samotným spuštěním stal terčem kritiky ze strany ochránců osobních údajů, protože bude veřejně přístupný.

V praxi pak systém ale ukázal, že veřejně přístupná je pouze informace o SPZ a druhu zakoupené známky. Což je podle autora přijatelné i pro ty nejpřesvědčivější ochránce osobních údajů.

### 3.2 Rakouský systém jako vzor pro ČR

Dálnice jsou v Rakousku pro motocykly a vozidla s hmotností do 3,5t zpoplatněny pomocí elektronických dálničních zámků s délkou platnosti 10 dní, 2 měsíce a rok. Kromě zpoplatnění dálnic je za průjezd některých komunikací a tunelů vybíráno "úsekové mýtné", které lze zaplatit buď na místě nebo pomocí předem zakoupeného jednorázového či ročního lístku. Jak e-vignette tak i lístek pro průjezd míst s dodatečným mýtným včetně tunelu Karavanke lze zakoupit přímo na stránkách [asfinag.at](http://asfinag.at). Pro rok 2021 je v Rakousku kromě elektronické viněty možno na obvyklých prodejních místech zakoupit i klasickou dálniční nálepkou. [11]

Pro vozidla s hmotností nad 3,5t je pro platbu dálničních poplatků připraven elektronický mýtný systém s jednotkou Go-Box. Informace k mýtnému systému pro nákladní vozidla a autobusy jsou podrobně rozepsány na stránce [go-maut.at](http://go-maut.at). [11]

Tab. 3.1 – Ceny dálničních známek v Rakousku 2021

| platnost vozidla do 3,5 t |        |        |
|---------------------------|--------|--------|
| 10 dní                    | €5.40  | €9.50  |
| 2 měsíce                  | €13.70 | €27.80 |
| rok                       | €36.20 | €92.50 |

Zdroj: vlastní zpracování

Dálniční známku lze elektronicky koupit pouze se začátkem platnosti 18 dní po jejím zakoupení.

### **3.2.1 Silnice a tunely s výběrem poplatků za průjezd**

Mýtné za některé části rychlostních komunikací je v Rakousku vybíráno v mýtných branách na místě, nikoliv prostřednictvím dálniční známky. Za průjezd těchto míst lze zaplatit v hotovosti či platební kartou na místě, nebo využít služby Digital section toll, pomocí které lze poplatek zaplatit předem a na základě zaregistrované poznávací značky mýtnou bránu projet bez zastavení.

Místa s výběrem mýtného za průjezd tunelů a průsmyků

- A 9 Pyhrn : Bosruck tunel, Gleinalm tunel
- A 10 Tauern : Tauern tunel, Katschberg tunel
- A 11 Karawanken : Karawanken tunel
- A 13 Brenner
- S 16 Arlberg : Arlberg tunel [11]

Česká republika se inspirovala nejvíce Slovenskou republikou a jejím zavedením elektronické dálniční známky. Následovat aspoň v začátcích by bylo vhodné spíše s Rakouským systémem pro začátek zavedení elektronické dálniční známky, do té doby než by si občané na nový způsob navykli.

### **3.3 Vývoj cen dálničních kupónů**

Od roku 2001 až po současnost se vývoj cen dálničních kupónů různě měnila. Posledních 10 let se cena ale ustálila a dále nenavýšovala.

Od 1.1.2007 platí elektronické mýtné a vozidla s hmotností nad 12 tun nemusí mít dálniční známku, ale mýtnou krabičku. Pro tyto vozidla v rozmezí 2004-2006 vzrostla cena dálniční známky až na 14 000 Kč, za měsíční 3 500 Kč, za desetidenní 1 300 Kč a jako jediná měla možnost si koupit i jednodenní kupón v ceně za 250 Kč. [15]

Od roku 2010 došlo ke změně zpoplatnění i u vozidel nad 3,5 tun celkové hmotnosti elektronickým mýtem, a tedy ani tyto vozidla posléze nemuseli vlastnit dálniční známku.

V době zrušení platnosti roku 2009, mít dálniční známku, pro vozidla s celkovou hmotností nad 3,5 t do 12 t stál roční kupón 8 000 Kč, měsíční 2 000 Kč a desetidenní 750 Kč. [15]

Tab. 3.2 – Vývoj cen časového zpoplatnění

| Kategorie vozidla | časová platnost | 1995-1997 | 1998 | 1999 | 2000  | 2001-2003 | 2004  | 2005-2006 | 2007 | 2008-2009 | 2010-2011 | 2012-2021 | 2022 |
|-------------------|-----------------|-----------|------|------|-------|-----------|-------|-----------|------|-----------|-----------|-----------|------|
| Do 3,5 tuny       | Roční           | 400       | 800  | 800  | 800   | 800       | 900   | 900       | 900  | 1000      | 1200      | 1500      | 1500 |
|                   | 2 měsíční       |           |      |      |       |           |       | 300       |      |           |           |           |      |
|                   | Měsíční         |           |      |      | 200   | 200       | 250   |           | 300  | 330       | 350       | 440       | 440  |
|                   | 15 denní        |           |      |      |       |           |       | 200       |      |           |           |           |      |
|                   | 10 denní        |           |      |      | 100   | 100       | 150   |           |      |           | 250       | 310       | 310  |
|                   | 7 denní         |           |      |      |       |           |       |           | 200  | 220       |           |           |      |
| 3,5 tuny - 12tun  | Roční           | 1000      | 2000 | 4000 | 6000  | 6000      | 7000  | 7000      | 7000 | 8000      |           |           |      |
|                   | 2 měsíční       |           |      |      |       |           |       | 1750      |      |           |           |           |      |
|                   | Měsíční         |           |      |      | 800   | 1000      | 1200  |           | 1750 | 2000      |           |           |      |
|                   | 15 denní        |           |      |      |       |           |       | 650       |      |           |           |           |      |
|                   | 10 denní        |           |      |      | 300   | 400       | 450   |           |      |           |           |           |      |
|                   | 7 denní         |           |      |      |       |           |       |           | 650  | 750       |           |           |      |
| Nad 12 tun        | Roční           | 2000      | 4000 | 8000 | 12000 | 12000     | 14000 | 14000     |      |           |           |           |      |
|                   | 2 měsíční       |           |      |      |       |           |       | 3500      |      |           |           |           |      |
|                   | Měsíční         |           |      |      | 1600  | 2000      | 2300  |           |      |           |           |           |      |
|                   | 15 denní        |           |      |      |       |           |       | 1300      |      |           |           |           |      |
|                   | 10 denní        |           |      |      | 600   | 800       | 900   |           |      |           |           |           |      |
|                   | 1 denní         |           |      |      |       | 300       | 250   | 250       |      |           |           |           |      |

Zdroj: vlastní zpracování

System elektronické dálniční známky, který spravuje Státní fond dopravní infrastruktury (SFDI) a provozuje státní podnik CENDIS, prošel na přelomu ledna a února nejvyšší letošní zátěží. Velkému objemu řidičů totiž v tomto období skončila platnost roční e-známky a pořizovali si novou. [12]

V letošní prodejní špičce nakupovali řidiči nejvíce v pondělí 31. ledna. Za tento jediný den se prodalo 84 793 e-známek v hodnotě více než 119 milionů korun. Druhým nejvyšším prodejním dnem byl 21. leden, kdy se prodalo 81 891 známek za bezmála 113 milionů korun.

*„Průměrný prodej v rámci roku je přibližně 5 tisíc známek za den. V prosinci a lednu se průměr zvedá k 15 tisícům denně. V nejvytíženější dny špičky toto číslo narostlo až na šestinásobek. Náš e-shop edalnice.cz byl na to samozřejmě připraven a nárůst prodejů zvládl,“* řekl ředitel státního podniku CENDIS Jan Paroubek. [12]

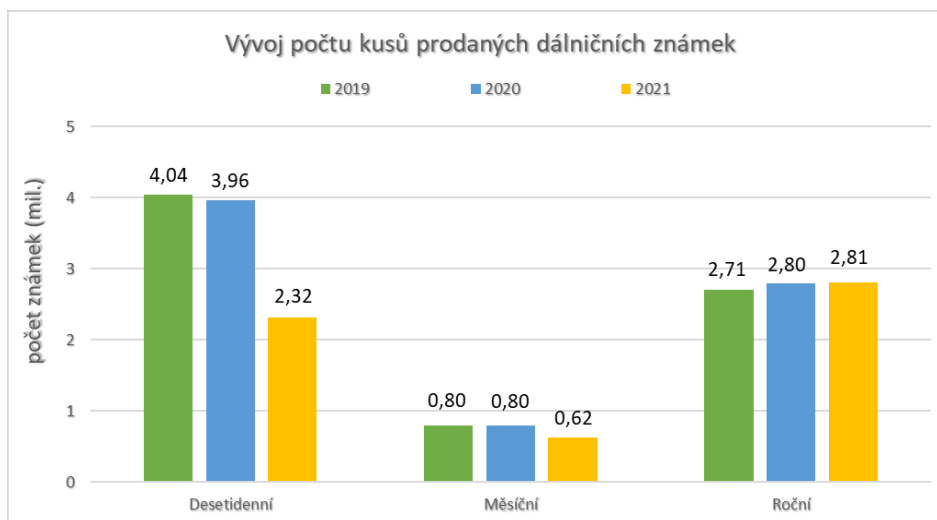
Velký počet nakupujících 31. ledna souvisel s tím, že bezmála milionu řidičů právě tento den vypršela platnost roční dálniční známky a pořizovali si novou. Řada motoristů si ji

ale koupila už s předstihem, a to díky možnosti tzv. odložené platnosti, kdy je nákup možný až tři měsíce předem. Například v prosinci bylo prodáno 134,5 tisíce ročních e-známek.

Deset dní před koncem platnosti roční známky zasílá systém upozornění těm řidičům, kteří si nastavili, že notifikaci chtějí dostat. S tím právě souvisí, že druhým nejvyšším prodejním dnem, byl 21. leden, kdy právě v tento den řidiči dostali upozornění o končící platnosti známky.

V prodejní špičce se od počátku prosince 2020 do konce února 2021 prodalo 2,5 milionu elektronických dálničních známek. Letos v roce 2022 a to ve stejném období bylo přes 2,1 milionu e-známek. Řidiči začali využívat klouzavé platnosti známky a kupují si ji až ve chvíli, kdy potřebují vyjet na zpoplatněný úsek. Očekává se, že lednová špička bude každým rokem nižší a v horizontu několika let se prodej ročních známek rozprostře do celého roku. Pak zůstane pravděpodobně jen letní nárůst, kdy se kupují hlavně desetidenní známky v souvislosti se zvýšeným cestováním do nebo ze zahraničí. Podle výsledků statistik vyšlo, že nejoblíbenějším prodejním kanálem je e-shop edalnice.cz, na kterém si známku pořizuje 86 procent řidičů. To svědčí o obecné narůstající oblíbenosti nakupovat online. Nejvíce lidí přitom do e-shopu přistupuje přes mobilní telefon (72 procent), 27 procent nakupujících používá počítač a pouhé jedno procento tablet. Znamka je ale kromě e-shopu k dostání i na pobočkách České pošty, u čerpacích stanic EuroOil a v samoobslužných kioscích v příhraničních oblastech a před některými vjezdy na úseky zpoplatněných komunikací. Její cena se pro letošní rok nemění. Roční vyjde na 1500 korun, třicetidenní na 440 a desetidenní na 310 korun. Eko cena, pro vozidla poháněná zemním plynem nebo biometanem, je poloviční. Vozidla na LPG pohon cenově zvýhodněná nejsou. [12]

Graf 3.1 - Počty kusů prodaných dálničních známek v průběhu 3 let



Zdroj: vlastní zpracování

Jelikož cena dálniční známky pro vozidla pod 3,5 t se již 10 let nepohnula, tak její navýšení by nebylo tak nečekané. Navýšení cen by tak zaznamenala další přínos do výstavby nových dálnic a díky tomu by se dálnice, jak více rozrostli, tak jejich úprava by byla přínosná.

Cena roční dálniční známky se navýšila o 100 Kč, v roce 2010 o 200 Kč a naposled v roce 2012 o 300 Kč. Vzhledem k narůstajícím cenám se doporučuje navýšit roční dálniční známku alespoň o 500 Kč.

Roční dálniční známka za cenu 1 500 Kč v průměru přijde na měsíční výdaj na 125 Kč. Navýšení roční známky o 500 Kč, by znamenalo, že dotyčný utratí v průměru za rok za roční dálniční známku za měsíc 166 Kč. Uživatelé to tedy přijde o 41 Kč za měsíc navíc.

Tab. 3.3 - Návrh zvýšení cen v průběhu 10 let

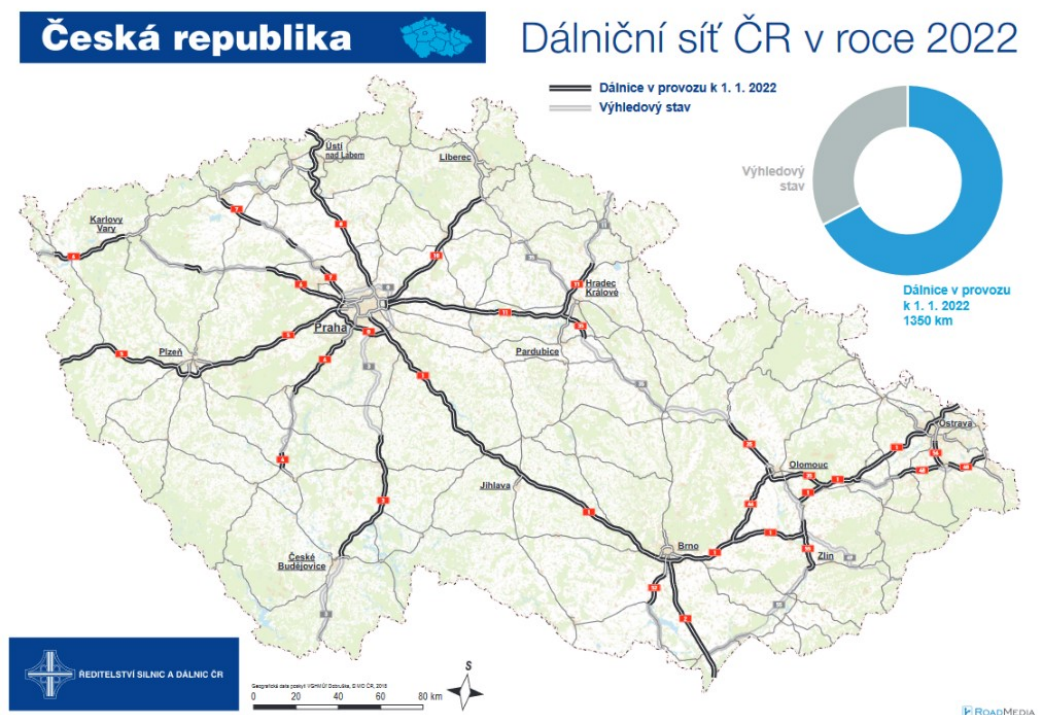
|          | 2023     | 2028     | 2033     |
|----------|----------|----------|----------|
| roční    | 2 000 Kč | 2 200 Kč | 2 400 Kč |
| měsíční  | 500      | 600      | 700      |
| 10 denní | 350      | 410      | 500      |

Zdroj: vlastní zpracování

### 3.4 Dálniční síť

Česká dálniční síť měří zhruba 1 350 kilometrů. Vůbec nejvíce kilometrů (78) v jednom roce se otevřelo v letech 1980 a 2006. K nejhudším patřil rok 2018, kdy se řidičům otevřely pouhé čtyři kilometry na chomutovské dálnici D7. Roční průměr od první otevřené dálnice v roce 1971 vychází na zhruba 27 nových kilometrů. V roce 2021 se motoristům otevřelo 46,5 kilometru dálnic, v roce 2020 22 kilometrů.

Na některých kilometrech není nutné mít dálniční známku. Většinou jde o obchvaty měst, a to hned z několika důvodů. Tím hlavním bez pochyby je, aby se ulevilo dopravě v centru a provoz tam byl plynulejší. Neméně důležitým je i důraz na lepší životní prostředí. Méně aut v centru měst znamená lepší ovzduší pro lidi, kteří v něm žijí.



Obr. 3.1 - Mapa dálniční sítě 2022

Zdroj: [16]

### 3.5 Mýtné brány

IS EDAZ bude zajišťovat evidenci všech zaplacených časových poplatků, registr všech osvobození od úhrad časového poplatku dle zákona, zajišťovat online služby pro Policii ČR a Celní správu ČR pro kontrolu zaplaceného poplatku v reálném čase a služby pro

zpracování dat ze stacionárních bran (tzv. mobilní a stacionární enforcement). Nedílnou součástí systému je podpora pro online nákup elektronických dálničních známek a pro nákup na fyzických prodejních místech. Pro zajištění této agendy bude systém obsahovat kromě výše zmíněných funkcionalit i účetnictví, párování plateb elektronických úhrad, řešení neprovedených nebo chybných plateb, podatelnu, výpravnu, reporting, statistiky a další části systému, které podléhají režimu utajení.



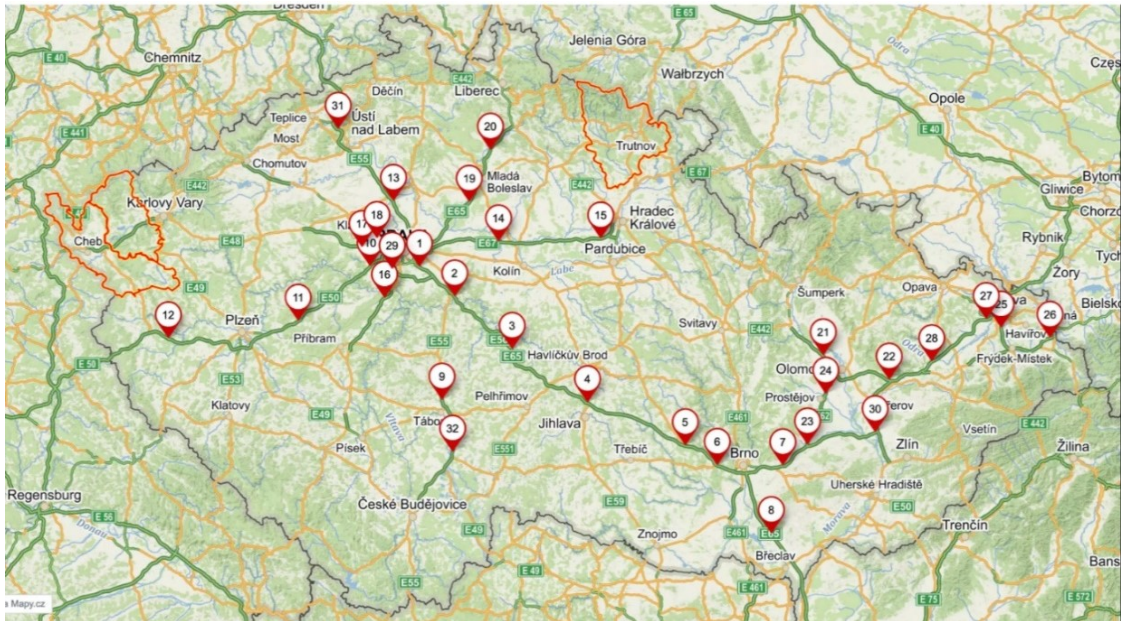
Obr. 3.2 - Mýtná brána snímající SPZ

Zdroj: [27]

K využití nového systému byly použity stacionární brány od firmy Kapsch.

Na území České republiky se vyskytuje celkem 32 míst, kde se vyskytují kamery, které zachycují pomocí nového systému uhrazené či neuhrazené časové poplatky.





Obr. 3.3 - 32 míst, kde se vyskytují kamery

Zdroj: [14]

Nedostatek bran snímající pomocí systému Argos na snímání zda-li má vozidlo zakoupenou dálniční známku.

Využití a rozšíření díky stávajících bran již nepoužívajících bran Kapsch, ze starého mýtného systému.

### 3.5.1 Rozšíření zpoplatněných komunikací

Příkladem je třeba úsek silnice I. třídy spojující města Hradec Králové, Litomyšl, Svitavy až Mohelnicí.

Tato silnice I. třídy spadá pod zpoplatnění mýtným systémem a jsou zde vybudovány mýtné brány, které by následně mohly sloužit i ke kontrolám dálniční známky.

V roce 2020 a 2021 proběhlo Celostátní sčítání dopravy na dálniční a silniční síti ČR.



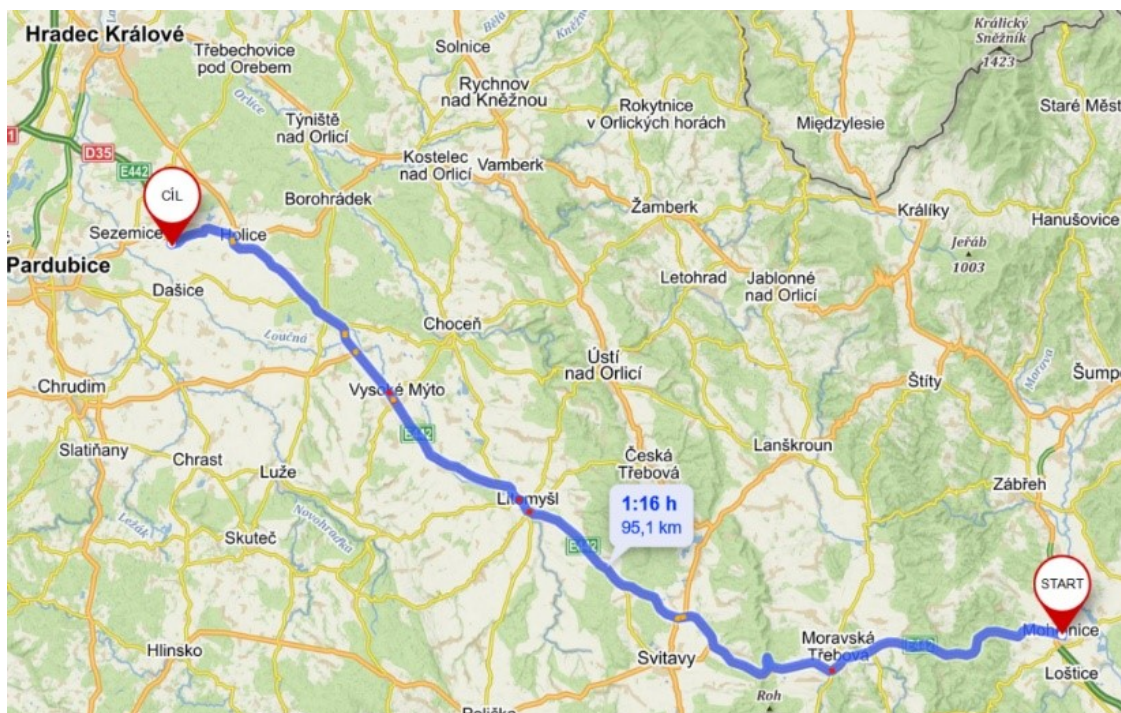
Obr. 3.4 - Sčítání dopravy

Zdroj: [21]

Komunikace D35 je hojně využívána. Pro mnoho uživatelů slouží jako objízdná trasa místo D1 vedoucí z Brna do Prahy. Zpoplatnění tohoto úseku by znamenala další přínos do dopravní finanční infrastruktury.

**Varianta:**

**Trasa A** – I35 – Mohelnice – Moravská Třebová – Litomyšl – Vysoké Mýto – Hradec Králové



Obr. 3.5 - Trasy A

Zdroj: vlastní zpracování

Pomocí SWOT analýzy se rozliší silné a slabé stránky, které jsou spojeny s obsluhností silniční dopravy návrhu A. Dále se analyzují příležitosti a hrozby, které mohou nastat pro silniční dopravu. Následně v další kapitole bude vyhodnocena.

Tab. 3.4 – SWOT analýza

| Silné stránky   | Slabé stránky                              |
|---|--|
| zapojení kamer z mytných bran                         | stav silnice I35                           |
| finanční přínos                                       | nutnost rekonstrukce                       |
| konec projíždění nákladních vozidel centrem v městech | chybějící obchvaty měst a obcí             |
|   |  |
| Příležitosti  | Hrozby                                     |
| zlepšení technického stavu a obnova silnic            | zvýšení nákladů na výstavbu infrastruktury |
| rozvinutost infrastruktury                            | náklady na instalaci kamerového systému    |

Zdroj: vlastní zpracování

### 3.6 Zakoupení elektronické dálniční známky

Změna formy časového zpoplatnění s sebou přinesla i jiné způsoby možnosti zakoupení dálničního poplatku.

Nově jsou tedy možné a přístupné tři způsoby pořízení elektronické dálniční známky, a ty jsou:

- čerpací stanice (pouze Euro-Oil),
- obchodní místa (pošta),
- internet (E-shop),
- samoobslužné kiosky.

#### 3.6.1 Čerpací stanice

ČEPRO vlastní a provozuje největší českou síť čerpacích stanic pod obchodní značkou EuroOil. V současné době disponuje 200 čerpacími stanicemi po celém území České republiky, což ji řadí na třetí místo v počtu čerpacích stanic a čtvrté místo podle objemu prodeje pohonných hmot.

Zde doporučuji rozšíření prodeje elektronické dálniční známky na více čerpacích stanic jak bylo zvykem u klasické nalepovací dálniční známky. U kontrol bývá nejčastějším problémem doporučení, kde zakoupit dálniční známku, když dotyčný není opatřen internetem v telefonu. Stává se tak hlavně v nočních hodinách, neboť EuroOil fungují nejdéle pouze do 20:00 hod.

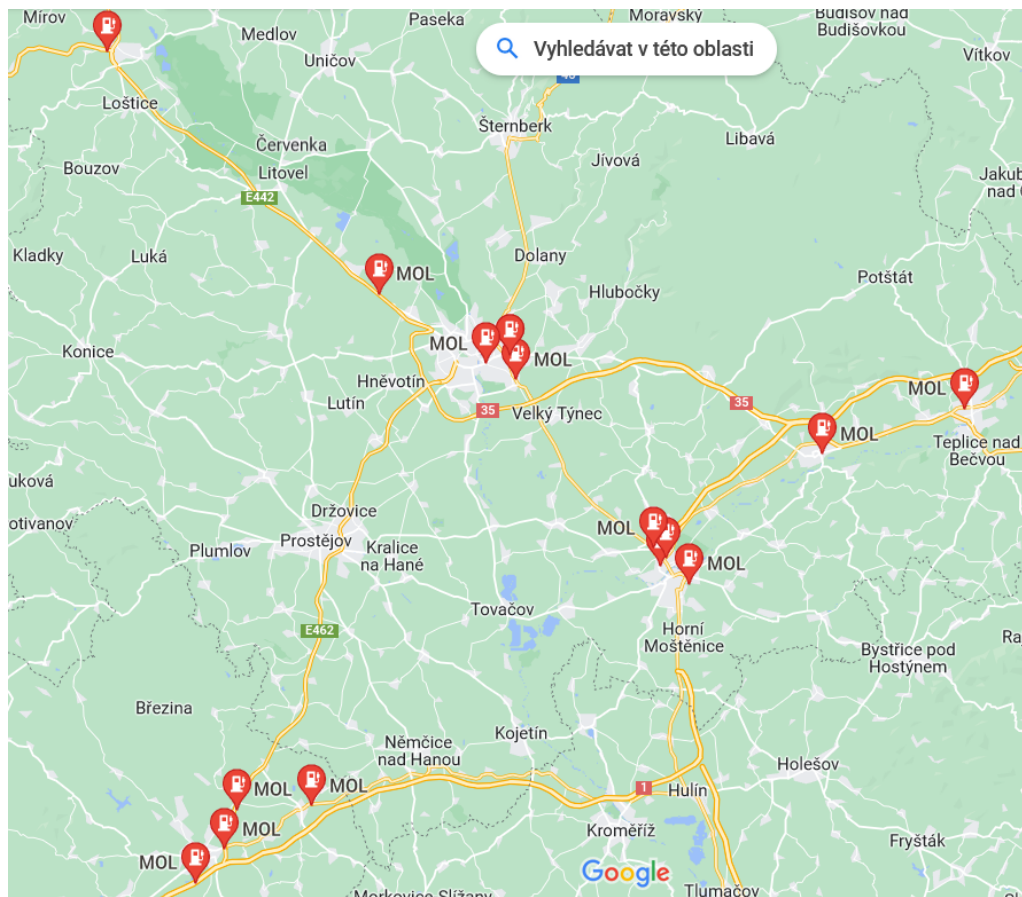
V celém Olomouckém kraji se nachází celkem 15 čerpacích stanic EuroOil, z toho 3 čerpací stanice jsou umístěné přímo u dálnice a 4 čerpací stanice ve městě Olomouc. [25]

Návrhem v Olomouckém kraji je minimálně rozšíření možnosti zakoupení elektronické dálniční známky také na čerpacích stanicích s názvem MOL a Shell, které se na trase vyskytují častěji.

Četnost čerpacích stanic MOL u zpoplatněných dálnic v Olomouckém kraji, kdy většina má neomezenou pracovní dobu:

- 2 ČS na sjezdech ve směru Ostrava – Olomouc
- 3 ČS ve městě Olomouc

- 2 ČS ve směru Olomouc – Mohelnice
- 3 ČS ve směru Olomouc – Brno

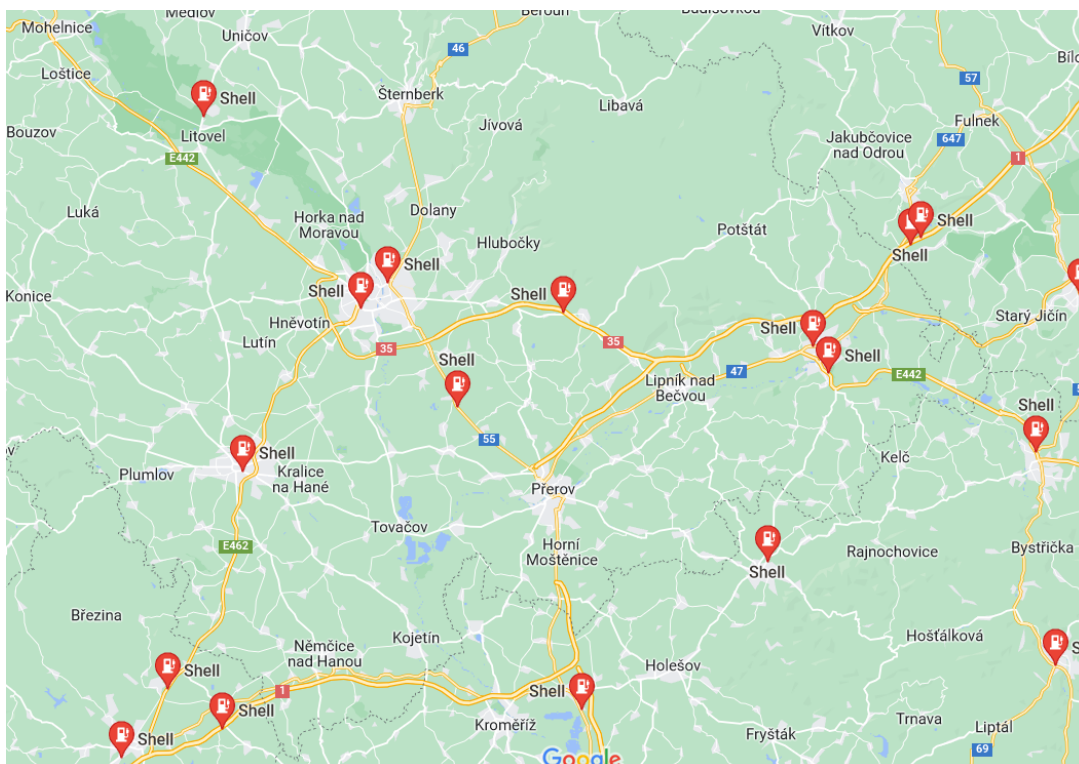


Obr. 3.6 - Čerpací stanice MOL v Olomouckém kraji

Zdroj: vlastní zpracování

Zatímco provozoven čerpací stanice Shell se poblíž zpoplatněných dálničních úseků v Olomouckém kraji nachází:

- 3 ČS ze směru Ostrava – Olomouc
- 2 ČS v Olomouci
- 4 ČS ve směrech Olomouc – Mohelnice
- 3 ČS ve směru Olomouc – Brno

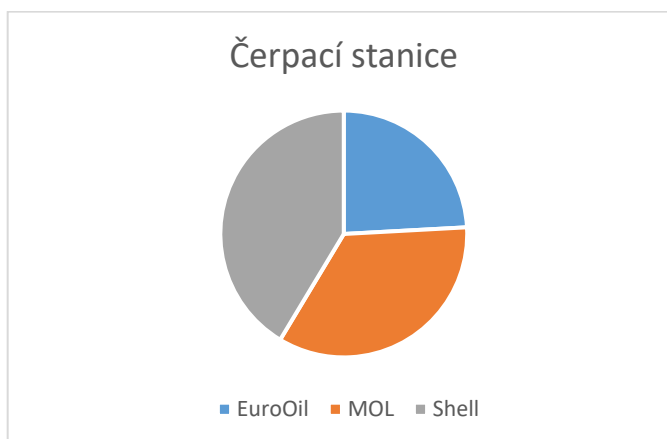


Obr. 3.7 - Čerpací stanice Shell v Olomouckém kraji

Zdroj: vlastní zpracování

Na grafu 3.1 je viditelný rozdíl čerpacích stanic, která jsou v Olomouckém kraji na dálnici či poblíž dálniční komunikace. Největší šedé pole nám značí čerpací stanice značky Shell, která zaujímá až 41% části. Na druhém místě se umístila čerpací stanice Mol, kterou značí oranžová barva a zaujímá 34% z celkové části. Za to počet výherní čerpací stanice EuroOil, na které lze zakoupit dálniční známku zaujímá pouze 24% z celkového počtu nejbližších čerpacích stanic u dálniční komunikace.

Graf 3.1 – Srovnání počtu čerpacích stanic



Zdroj: Vlastní zpracování

### 3.6.2 Obchodní místa

Tak jako dříve lze pořídit elektronické známky na vybraných distribučních obchodních místech. V tomto ohledu však došlo ke změně, a to v omezení počtu distribučních míst, a to pouze na prodej jen na České poště.

V případě zakoupení v obchodním místě všechny předešlé kroky pro zakoupení zaeviduje obsluha příslušného obchodního místa.

### 3.6.3 Internet (E-shop)

Internetový obchod pro prodej elektronických dálničních známek je provozován na webové adrese [www.edalnice.cz](http://www.edalnice.cz). Na této stránce lze pořídit elektronickou dálniční známku tzv. online. Webová stránka je přístupná jak pro počítače, tak i pro chytré telefony. Po zvolení druhu elektronické dálniční známky je uživatel vyzván k zadání státní poznávací značky a zemi registrace vozidla. V dalším kroku lze zvolit počátek platnosti, a to s odkladem až na 3 měsíce. V tomto kroku lze zvolit i zvýhodněnou sazbu v případě pořízení elektronické známky na příslušné vozidlo spadající do kategorie zvýhodněných vozidel.

**Informace o vozidle** ✖ Zrušit nákup

Kód země registrace vozidla  
CZ - Česká republika

SPZ ? SPZ znovu pro kontrolu  
Např. 5P35010 Např. 5P35010

Počátek platnosti známky ?  
8. 1. 2021 📅

Vozidlo je poháněné zemním plynem nebo biometanem

Druh známky

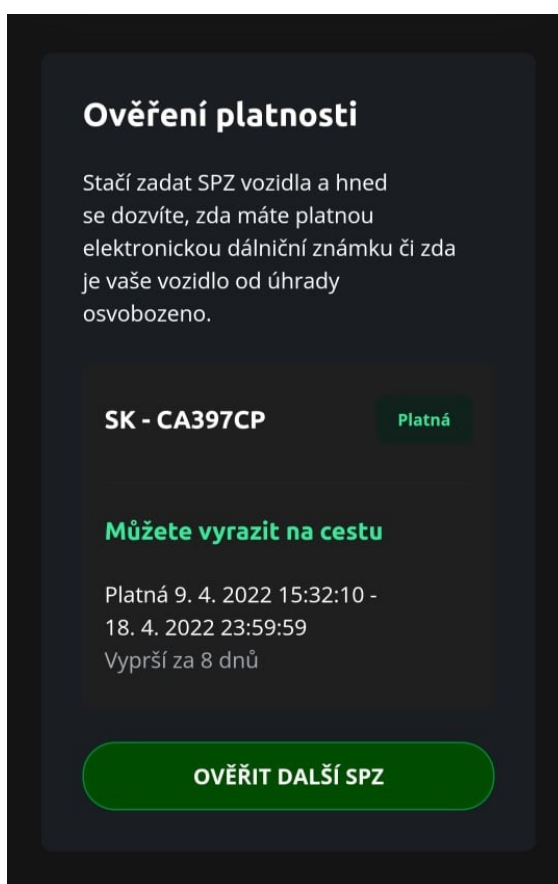
|  |  |  |
|--|--|--|
| <input type="radio"/> Roční<br><b>1 500 Kč</b> | <input type="radio"/> 30denní<br><b>440 Kč</b> | <input type="radio"/> 10denní<br><b>310 Kč</b> |
|--|--|--|

Obr. 3.8 - Hlavní stránka pro zakoupení elektronické dálniční známky

Zdroj: vlastní zpracování

K ověření platnosti elektronické známky tak slouží e-shop, kde lze po zadání kolonky kód země a zadání příslušné SPZ zjistit její platnost. V případě, že její platnost ještě nezačala, zadává se v části správa známky ještě autorizační kód. Správa známky umožňuje získat informace o:

- zakoupené známce,
- změnu počátku platnosti známky,
- změnu registrační značky před počátkem platnosti známky,
- nastavení notifikací a kontaktních údajů.



Obr. 3.9 - Platnost zakoupené elektronické dálniční známky

Zdroj: vlastní zpracování.

Od března letošního roku mohou řidiči nově opravit chybu v zadání elektronické známky i v době její platnosti.



Chybné údaje v elektronické dálniční známce je nově možné opravit i v době její platnosti. Motoristé nyní mohou změnit až dva znaky v SPZ a také stát registrace vozidla. Správce systému Státní fond dopravní infrastruktury tak společně s jeho provozovatelem státním podnikem CENDIS, reagují na připomínky vzešlé z provozu systému a vycházejí vstříc řidičům, kteří se při koupi známky zmýlili.

Možnost opravy chybných údajů v době platnosti e-známky lze využít jen jednou. Řidiči přitom mohou změnit jak dva znaky v SPZ, tak stát registrace vozidla. Pokud motorista zjistí, že má chybu v obou položkách, musí opravu provést v rámci této jedné změny.

Zavedení možnosti opravit chybu i v době platnosti e-známky je řešením situace, kdy při zadávání SPZ došlo k překlepu nebo záměně znaků. Pokud řidič dříve zadal například písmeno O místo nuly (0), prohodil dva znaky při vyplňování nebo se jinak spletl, zaplatil tak třeba známku na auto někoho jiného nebo na značku, která neexistuje. Nyní ale může svou chybu jednoduše napravit. Zabere mu to pár minut a nestojí ho to ani korunu. Nejrychleji zadané údaje zkontroluje na webu [edalnice.cz](http://edalnice.cz) v Ověření platnosti. Pokud najde chybu, stačí do Správy známky zadat autorizační kód z potvrzení o úhradě a pak opravit, co je potřeba, vysvětlil ředitel státního podniku CENDIS Jan Paroubek. [7]

Další novinkou, kterou web [edalnice.cz](http://edalnice.cz) přináší, je přehledný průvodce nejčastějšími životními situacemi spojenými s dálniční známkou. Motoristé ho najdou na hlavní stránce v záložce Životní situace. Poskytne jim srozumitelný návod, jak krok za krokem postupovat, pokud se v některé ze situací ocitnou. Řidiči se například dozví jak a kde ověřit platnost dálniční známky nebo co dělat, když ztratí potvrzení o úhradě a potřebují ho znovu získat. „*Věříme, že novou záložku řidiči uvítají a pomůže jim rychle vyřídit to, co právě potřebují,*“ dodal Paroubek. [7]

Stačí do Správy známky na <http://edalnice.cz> zadat autorizační kód z potvrzení o úhradě a pak opravit, co je potřeba.

|   |  |  |
|---|--|--|
| <b>Země registrace</b><br>Česká republika | <b>Druh známky</b><br>Roční - 1 500 Kč | <b>Platná od</b><br>1. 2. 2021 0:00:00   |
| <b>SPZ</b><br>SPZ2021                     | <b>Pohon</b><br>Standardní palivo      | <b>Platná do</b><br>31. 1. 2022 23:59:59 |
| <b>Změna SPZ</b> ⓘ                        |  |  |
| <b>Změna počátku platnosti</b> ⓘ          |  |  |
| <b>Nastavení notifikace</b> ⓘ             |  |  |
| <b>Znovu zaslat potvrzení o úhradě</b> ⓘ  |  |  |

Obr. 3.10 - Možnost opravy chybné SPZ

Zdroj: [22]

### 3.6.4 Samoobslužné kiosky

Kiosky jsou zřízeny zejména pro zahraniční uživatele. Kombinují v sobě možnost nákupu v e-shopu současně s obchodním místem. Vzhledem k tomu, že jsou spíše určeny pro zahraniční uživatele, je logické, že jejich umístění bude v příhraničních oblastech před vjezdem na zpoplatněný úsek dálnice. Kiosk je po celé České republice 13 a jsou instalovány v příhraničních oblastech. V tomto případě však lze uhradit poplatek pouze bezhotovostní formou. Postup pro pořízení je obdobný jako při použití-shopu, avšak je zde navíc v prvním kroku možná změna jazykové mutace. Seznam dostupnosti samoobslužných kiosků je uveden formou přílohy na e-shopu.



Obr. 3.11 - Samoobslužný automatický kiosk na hranicích

Zdroj: [24]

S největší pravděpodobností na kiosku za dálniční známku zaplatíte mnohem více, než je její standardní cena. A důvodem je, že některé využívají neznalosti cizinců. Kromě prodeje známek jim totiž za velmi nevýhodný kurz vymění eura za české koruny. Spolu s manipulačním poplatkem se tak může cena desetidenní známky vyšplhat až k 470 korunám.



Obr. 3.12 - Kiosk na hranicích

Zdroj: [24]

Provozovny má ale na pozemcích Ředitelství silnic a dálnic (ŘSD), se kterým má sepsanou smlouvu, ve které je uvedeno, že je pozemek pronajímán mimo jiné za účelem prodeje dálničních známek. Mluvčí ŘSD pro Jihočeský kraj Jan Studecký na dotaz redakce, zda stát o situaci ví, odpověděl, že aktuálně probíhá revize nájemních smluv na dálničních odpočívkách na hraničních přechodech. „Samoobslužný automat na prodej dálničních známek bude samozřejmě opraven,“ dodal.

Řešení celého problému je přitom velice jednoduché. Stačilo by pouze přesunout automaty před tyto provozovny. Zákazníci by si tak bez zbytečného hledání kiosku bezproblémově zakoupili elektronickou dálniční známku.

## **4 Zhodnocení návrhu**

V této kapitole diplomové práce dojde ke shrnutí identifikace a návrhu ke zlepšení systému a jeho vylepšení. Je potřeba také zhodnotit navýšení cen dálničních známek ohledně přínosu do státní dopravní infrastruktury.

### **4.1 Vzorový systém pro ČR**

Česká republika se inspirovala Slovenským systémem, který okamžitě naběhl na zavedení elektronických dálničních známek a zrušení nalepovacích známek na čelní sklo.

Nicméně rakouský systém je jiný v tom, že nalepovací dálniční známky na čelní sklo zcela nezrušil. Z praktického hlediska, kdy jsme se právě většinou setkávali s problémem, že někteří lidé nemají až takové zkušenosti s internetovým nákupem, a to zejména lidé vyššího věku, kde nastával problém u zakoupení. Ač se zde můžeme odkázat na zakoupení např. na České poště či čerpacích stanicích EuroOil, můžeme zde narazit na špatné proškolení zaměstnanců, kdy je posláze špatně auto registrované.

Zhodnocením těchto dvou systémů je tedy ten, že lepší by bylo inspirovat se nejprve Rakouským systémem, než by se lidé naučili zcela novému systému. Avšak díky častým kontrolním akcím, zejména při zavedení nového elektronického dálničního systému, kdy technologie na kontrolu vyhodnocovala špatně registrovaná vozidla a došlo k jejich zastavení Celní správou či Policií ČR, byli tedy díky tomu lidé upozorňováni na tuto změnu či případné chyby při registraci a následně poučení, jak dojít k nápravě.

Nicméně z vlastních zkušeností po více jak roce se lidé již naučili tomuto novému elektronickému dálničnímu systému a špatných registrací výrazně ubylo.

### **4.2 Zhodnocení vývoje cen dálničních známek**

V předchozí kapitole jsme navrhli změnu ceny poplatku za dálniční známku.

Roční dálniční známka za cenu 1 500 Kč v průměru přijde na měsíční výdaj na 125 Kč. Navýšení roční známky o 500 Kč, by znamenalo, že dotyčný utratí v průměru za rok za roční dálniční známku za měsíc 166 Kč. Uživatele to tedy přijde o 41 Kč za měsíc navíc.

Tab. 4.1 - Návrh zvýšení cen v průběhu 10 let

|          | 2023     | 2028     | 2033     |
|----------|----------|----------|----------|
| roční    | 2 000 Kč | 2 200 Kč | 2 400 Kč |
| měsíční  | 500      | 600      | 700      |
| 10 denní | 350      | 410      | 500      |

Zdroj: vlastní zpracování

Návrh měsíční ceny elektronické dálniční známky byla navýšena na hodnotu 500 Kč a cena 10denní na hodnotu 350 Kč.

Zhodnocení je zaměřeno na propočet přínosu do státní dopravní infrastruktury.

Se zjištěnými údaji prodaných elektronických dálničních známek v roce 2021 jsem provedla propočet, o kolik by se navýšil příjem do státní dopravní infrastruktury s navrhovanými cenami.

Tab. 4.2 - Tabulka zisku při aktuálních cenách

| Druh dálniční známky | Počet prodaných v roce 2021 | Aktuální cena | Zisk             |
|----------------------|-----------------------------|---------------|------------------|
| 10denní              | 2,32 mil                    | 310 Kč        | 719 200 000 Kč   |
| měsíční              | 0,62 mil                    | 440 Kč        | 272 800 000 Kč   |
| roční                | 2.81 mil                    | 1 500 Kč      | 4 215 000 000 Kč |

Zdroj: vlastní zpracování

Tab. 4.3 - Tabulka zisku po navrhované navýšení ceny

| Druh dálniční známky | Počet prodaných v roce 2021 | Návrh ceny | Zisk             |
|----------------------|-----------------------------|------------|------------------|
| 10denní              | 2,32 mil                    | 350 Kč     | 812 000 000 Kč   |
| měsíční              | 0,62 mil                    | 500 Kč     | 310 000 000 Kč   |
| roční                | 2.81 mil                    | 2 000 Kč   | 5 620 000 000 Kč |

Zdroj: vlastní zpracování

Tab. 4.4 – Rozdíl zisku

| Rozdíl zisku |                  |
|--------------|------------------|
| 10denní      | 92 800 000 Kč    |
| měsíční      | 37 200 000 Kč    |
| roční        | 1 405 000 000 Kč |

Zdroj: vlastní zpracování

Graf 4.1 – Rozdíl zisku



Zdroj: Vlastní zpracování

Na grafu 4.1 jasně vidíme markantní rozdíl v zisku z dálničních ročních známek, které populace nejvíc zakupuje a to je až o 1 405 000 000 Kč.

### 4.3 Zpoplatnění nového úseku a využití více mýtných bran

Úsek Mohelnice směr Hradec Králové je silnice I. třídy, která je zpoplatněná mýtným výkonovým systémem pro vozidla nad 12 tun. Návrhem je, aby se propojila dálnice stejného směru a došlo i ke časovému zpoplatnění.

Při realizaci zvolené silniční cesty si dovoluji tvrdit, že převážná většina dopravců si vybírá variantu trasy A.

Co se týče časového zpoplatnění vozidel pod 3,5 tuny celkové hmotnosti, je navrhovaná, resp. rozšíření zpoplatněných úseků elektronickým dálničních známek. K návrhu se dospělo po prostudování mapy sítě silnic I. třídy a dálnic České republiky s vyznačením intenzit dopravy na jednotlivých komunikacích v roce 2016, kdy probíhalo celostátní sčítání dopravy.

Po srovnání mapy intenzity dopravy s mapou zpoplatněných úseků pro vozidla pod 3,5 tuny hmotnosti, se navrhuje zpoplatnit silnici I. třídy od Mohelnici směr Hradec Králové, kde je dlouhodobě zjištěná větší intenzita dopravy. Z map jdou totiž odhalit fakta, jež svědčí o tom, že na některých nezpoplatněných úsecích je výrazně vyšší intenzita dopravy než na některých zpoplatněných úsecích.

V části 3.5 byla použita SWOT analýza na zhodnocení zpoplatnění komunikace I/56. Mezi silné stránky a příležitosti se zařadilo především další zapojení nevyužitých mýtných bran k novému systému na kontrolu možných dálničních známek. Dále by to byl přísun pro města, přes která momentálně projíždí nákladní doprava a výstavba obchvatu by znamenala ulehčení pro města a snížení kolon na cestách. Zároveň by to tedy přineslo obnovu a zlepšení silnic a následné zpoplatnění i přínos do státního fondu.

Mezi slabé stránky a hrozby tedy především patří právě stav silnice a chybějící obchvat, který by byl nucen postavit, což by znamenalo výrazný finanční náklad na výstavbu a opravu. Ač tato silniční komunikace je vybavena starými mýtnými kamerami, tak na možnost zavedení kontroly dálničního systému by bylo potřeba instalace nového systému, která by znamenala další náklady.

#### **4.4 Rozšíření možnosti zakoupení elektronické dálniční známky**

V první praktické části jsem popsala možnosti zakoupení elektronické dálniční známky a její možnosti rozšíření. Následně si popíšeme zhodnocení těchto variant.

##### **4.4.1 Čerpací stanice**

Rozšíření možnosti prodeje elektronické dálniční známky na čerpacích stanicích by znamenalo ulehčení hlavně při nočních kontrolách, kdy dochází při kontrole k problému, kdy není možné přestupci doporučit vhodné místo k zakoupení elektronické dálniční známky a přestupce je nucen využít okolní cesty k pokračování.

Podle analýzy, kolik se vyskytuje jednotlivých druhů čerpacích stanic v Olomouckém kraji poblíž zpoplatněných dálnic, lze poznat, že rozšíření alespoň na další jeden druh čerpací stanice by byl vhodný.



Vzhledem k tomu, že některé čerpací stanice MOL jsou od 22:00 do 5:00 uzavřené a fungují jen některé, bylo by vhodným řešením označit vítězem případného dalšího prodeje čerpací stanici Shell, která na všech místech je otevřená nonstop.

I s ohledem na počet vyskytujících se čerpacích stanic u dálnice, je jasným vítězem čerpací stanice Shell.

Dalším krokem vzhledem k návrhu je lepší proškolení zaměstnanců ohledně registračních značek aut, které vlastní cizinci a jejich registrace. Při většině kontrolách, hlavně ze začátku zavedení elektronické dálniční známky, bylo zaznamenáno hodně chyb, na které doplatili převážně cizinci, kteří si již neověřili správně zadané údaje na účtence, která jim po zakoupení byla předána. Hodně chyb byla uvedena právě v zemi registraci vozidla.

#### **4.4.2 Kiosky**

Vzhledem k problémům s malými prodejci u hranic, kteří si při koupi dálniční známky připočítávali provizi, by bylo vhodné stojící automatické kiosky přistavit k těmto prodejcům. Došlo by k tomu, že cizinci by si elektronickou dálniční známku zakoupili elektronicky na daném kiosku za danou cenu v Kč či v Eur bez směnového příplatku.

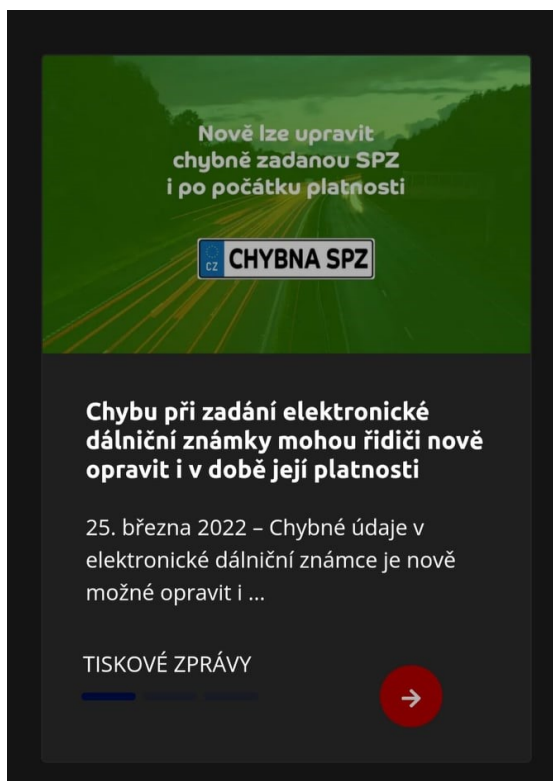
#### **4.4.3 Internet (e-shop)**

System internetového nákupu je pro dnešní internetovou dobu vhodným řešením, který má ušetřit státní fond od výroby starých nalepovacích dálničních kupónů.

Z hlediska nákupu je systém navrhnout velmi dobře. Při koupi si zákazník zadá požadovanou zemi registraci vozidla, registrační číslo vozidla, datum a délku platnosti elektronické dálniční známky a možnost zaslání upozornění ohledně platnosti dálniční známky. Zákazník si především pro kontrolu zadává 2c svůj email, na který mu dojde potvrzení o zakoupení, které posléze přikládá při kontrole. Dále na potvrzení o koupi má majitel vozidla přidělený autorizační kód, který právě využije v případě možných oprav či přeregistraci vozidla.

#### **Změny v chybné registraci dálniční známky**

System na webových stránkách edalnice.cz se stále vylepšuje, což uvítá mnoho zájemců o elektronickou dálniční známku. Nejnovější aktualizací je právě možnost opravit chybnou SPZ po registraci vozidla, která je přístupná od poloviny března.



Obr. 4.1 - Nová možnost opravy chybné SPZ

Zdroj: [23]

Majitel vozidla, který si zařizuje registraci je povinen například při koupi na České poště či čerpací stanici si ověřit, zda mu bylo vozidlo správně registrováno. Díky tomu, má šanci si do 15 minut od nákupu případně chybnou SPZ nechat opravit. Poté už to bohužel opět není možné. Dalším znakem, aby byla změna registrace chybné registrační značky je možnost tuto opravu zadat pouze jednou a zároveň v registrační značce opravit pouze 2 znaky.

Rozhodnutí poskytnout majitelům vozidel za daných podmínek je shledáno jako správným řešením a dobrým krokem k vylepšení nákupu elektronické dálniční známky.

## 4.5 Integrovaná dálniční známka

Další návrhy se týkají možnosti zpoplatnění vybrané komunikace v Olomouckém kraji a potřeby doplnění časové platnosti jsou nové jednodenní dálniční a vytvoření integrované dálniční známky v mezinárodní dopravě.

Evropský parlament schválil od roku 2024 univerzální jednodenní dálniční známku, která má platit ve všech členských státech Evropské Unie. Nová směrnice Evropské Unie schválila, že veškeré státy, které mají zavedenou formu předplacených dálničních známek, by tedy měli možnost zakoupení cenově jednotné jednodenní dálniční známky.

Jednodenní dálniční známky budou cenově zastropené, aby byla přístupná i pro občasně řidiče. Známkou má snížit náklady za tranzit přes některé země, kde je dnes nutné si i kvůli průjezdu kupovat několikadenní známky, jako třeba u nás v České republice, tak na Slovensku, v Rakousku, Maďarsku nebo ve Slovinsku.

Podle plánu EU by musely známku zavést všechny členské státy, které pro placení mýta využívají časové kupóny v jakékoliv formě. Nová směrnice státům nepřikazuje dálnice zpoplatnit. Pokud se ale pro zpoplatnění rozhodnou, musí ho nastavit podle schválených evropských pravidel.

Stát, který vybírá mýtné elektronicky, by podle něj zvládl zavést jednodenní evropskou známku do měsíce a za minimální náklady. Větší problémy se zavedením evropské dálniční známky budou mít země, kde se stále používají klasické vylepovací dálniční známky.

Členské státy by tedy také měly do osmi let zrušit dálniční známky pro kamiony a autobusy a nahradit je mýtným, ve kterém budou zohledněny skutečně ujeté kilometry. Takový systém už ale většina států EU požívá. V Česku bylo elektronické mýtné pro vozidla nad 3,5 tuny zavedeno v roce 2007. I sazby u nákladních aut a autobusů pak mají zohledňovat i emise CO<sub>2</sub>. Podle EU to lépe zohledňuje přístup, že větší znečišťovatelé mají platit více. Zavedení elektronického mýtného by posléze členským státům ulehčilo následné zavedení i elektronické dálniční známky.

České ministerstvo dopravy se zatím zavedení jednodenní známky bránilo, ačkoliv po ní mnozí řidiči volali. Zavedení známky by se podle resortu nevyplatilo a cena by nebyla o moc výhodnější než současná desetidenní elektronická známka.

Cena by se měla pohybovat kolem 10 eur, tedy kolem 250 korun. Evropanlament počítá s tím, že by se za denní známku neplatilo víc než 9 % hodnoty ročního kupónu, což by u nás v současnosti vycházelo na maximálně 135 korun. Prozatím Evropanlament nechystá navýšení cen dálničních známek, ale o navýšení se teprve rozhoduje a díky tomu by i cena jednodenní dálniční známky mohla klidně vzrůst.

Evropská směrnice počítá i se zvýhodněním ekologických aut, respektive znevýhodnění starších vozů se spalovacím motorem neodpovídajícím novějším emisním normám. Jejich majitelé by za evropskou dálniční známku zaplatili víc než majitelé elektromobilů a hybridů s emisemi do 50g CO<sub>2</sub>/km.

Vybrané poplatky by měly jít na stavbu a údržbu silnic v celé Evropské unii.

## Závěr

Diplomová práce je věnována novému elektronickému dálničnímu systému v České republice a jejich kontrole pomocí Celní správy. V teoretické části práce je vymezena kontrolní činnost, legislativa dopravy a dopravní politika, financování dopravní infrastruktury a její daň, vývoj cen dálničních známek a vývoje zpoplatnění pozemních komunikací v České republice. Od roku 1995 byla zavedena dálniční nálepka, která je později přejmenována na dálniční kupón. V roce 2007 došlo k zásadní změně zpoplatnění zavedením elektronického mikrovlnného mýtného systému, od rakouské společnosti Kapsch. Dálniční kupóny byly ukončeny a došlo k zavedení mýtných sazeb, nejprve pro vozidla s hmotností vyšší než 12 tun, a od roku 2010 se elektronické zpoplatnění rozšířilo na všechna vozidla s hmotností vyšší než 3,5 tuny. Součástí teoretické části je i základní rozdělení mýtních systémů na elektronický a mikrovlnný. Ke konci roku 2019 došlo k další zásadní změně, a to k výměně systému mikrovlnného výběru mýta za satelitní mýtný systém, od společnosti CzechToll. Koncem ledna 2021 byla zrušena nalepovací dálniční známka, která měla své umístění na čelním skle vozidla. Nově bylo využito díky zavedení elektronické dálniční známky satelitního systému na mýtných branách, kdy se začala vozidla přihlašovat pomocí internetu či na vybrané čerpací stanici EuroOil. Na starší mýtné brány tedy byl nainstalován systém, který vyhodnocuje vozidla, zda mají či nemají zakoupenou dálniční známku.

Dále v teoretické části došlo k vymezení kontrolní činnosti Celní správy v České republice a jejich pravomoci související s kontrolou časového a výkonového zpoplatnění podle zákona o Celní správě 17/2012 Sb. Byly zde shrnuty práva a povinnosti jak Celní správy, tak i fyzických či právnických osob, které jsou kontrolovány. Dále je popsán zákon týkající se provozu na pozemní komunikacích dle Zákona o pozemních komunikacích 13/1997 Sb.

Dále teoretická část pokračuje základním rozdělením mýtných systémů. Mýtné systémy se dělí na elektronický satelitní mýtný systém, elektronický mikrovlnný mýtný systém, mýtný systém na principu vybudovaných mýtnic určených k výběru mýta a elektronický výběr mýta zvaný Eurovignette.

Praktická část diplomové práce je zaměřena na elektronická dálniční systém v České republice, ve Slovenské republice a v Rakousku. Popsány byly oba systémy, které mají menší odlišnosti, a podle toho bylo zhodnoceno, který systém by mohl být ze začátku zavedení jednodušší. Další část je věnována historii cen dálničních známek, kde je navrženo do budoucna zvýšení ceny elektronických dálničních známek. Je zde vyznačen rozdíl zisku do státního fondu po navýšení ceny. Oficiální navýšení cen se prozatím konat nebude, ale jako návrh do budoucna je již podán.

Dále praktická část pokračuje analýzou dálniční sítě a rozmístění mýtných bran snímající elektronické dálniční známky, aby vyhodnotily, zda vozidlo má či nemá platnou elektronickou dálniční známku. Je vyhodnoceno, že nejsou dostatečně zatížené vybrané mýtné brány k tomu, aby snímaly větší část pozemní komunikace. V této části je i navrženo rozšíření zpoplatnění další část pozemní komunikace, a to konkrétně části od Mohelnice na Hradec Králové silnici I/56. K tomu je použita SWOT analýza, která je v další část popsána. V další části došlo k návrhům rozšíření a ke změnám jednajících o zakoupení elektronické dálniční známky, která lze zakoupit nyní jen na jedné vybrané vítězné čerpací stanici EuroOil, české poště, kioscích, a hlavně na internetu. Jsou zde popsány problémy, které se vyskytují v různých formách u zakoupení.

Poslední část praktické části se věnuje vyhodnocení návrhů v předchozí kapitole. A to především návrhu nových cen elektronické dálniční známky, tak návrhu zpoplatnění nového úseku, kde je vyhodnocena SWOT analýza. Dále je vyhodnocena možnost rozšíření nákupu dálniční známky na čerpacích stanicích, a především na nejvíc využívaném e-shopu, kde jsou prováděné stále inovace, které umožňují částečné opravy v chybných registracích. Další zmínka je o integrované jednodenní dálniční známce v mezinárodní dopravě, kterou Evropský parlament schválil od roku 2024. Tato jednodenní dálniční známka umožní projíždět více státy EU, například při využití turistiky, kdy nebude nutné si ve více státech nakupovat desetidenní dálniční známky.

## Seznam zdrojů

- [1] NOVÁK, Radek. *Mezinárodní silniční nákladní přeprava a zasilatelství*. V Praze: C.H. Beck, 2018. ISBN 978-80-7400-041-6.
- [2] PŘIBYL, Pavel. *Inteligentní dopravní systémy a dopravní telematika II*. Praha: Nakladatelství ČVUT, 2007. ISBN 978-80-01-03648-8.
- [3] ČESKO. *Zákon 13/1997 Sb., o provozu na pozemních komunikacích*. In: Sběrka zákonů. Praha: Parlament ČR, ročník 1997, 3/1997, číslo 13.
- [4] ČESKO. *Zákon 17/2012 Sb., o Celní správě České republiky*. In: Sběrka zákonů. Praha: Parlament ČR, ročník 2012, 5/2012, číslo 17.
- [5] ELEKTRONICKÁ DÁLNIČNÍ ZNÁMKA (EDAZ) – CENDIS, s.p.. *CENDIS, s.p. – Centrum dopravních informačních systémů Ministerstva dopravy ČR* [online]. Copyright © 2021 [cit. 24.11.2021]. Dostupné z: <https://www.cendis.cz/nase-projekty/elektronicka-dalnicni-znamka-edaz/>
- [6] Systém kontroly výběru mýtného | Portál elektronického mýtného systému v České republice. *301 Moved Permanently* [online]. Copyright © Ředitelství silnic a dálnic ČR. Všechna práva vyhrazena. [cit. 05.03.2022]. Dostupné z: <https://mytocz.eu/cs/emytne/system-kontroly-vyberu-mytneho>
- [7] Elektronická známka - eDalnice. *Elektronická známka - eDalnice* [online]. Copyright © 2022 [cit. 28.04.2022]. Dostupné z: <https://edalnice.cz/index.html#/validation>
- [8] VŠETEČKA, Roman. *Mýtná brána pozná i vaše SPZ* [online]. 2006 [cit. 14. 6. 2021]. Dostupné z: [https://www.idnes.cz/technet/technika/mytnabrana-pozna-i-vase-spz.A061013\\_121519\\_tec\\_technika\\_vse](https://www.idnes.cz/technet/technika/mytnabrana-pozna-i-vase-spz.A061013_121519_tec_technika_vse)
- [9] SIXTA, Josef a Václav MAČÁT. *Logistika: teorie a praxe*. Brno: CP Books, 2005. Business books (CP Books). ISBN 8025105733.
- [10] MACUROVÁ, Pavla, Naděžda KLABUSAYOVÁ a Leo TVRDOŇ. *Logistika*. 2. upravené a doplněné vydání. Ostrava: VŠB-TU Ostrava, 2018. ISBN 978-80-248-4158-8.

- [11] Dálniční známka Rakousko - [dalnicni-znamky.com](http://dalnicni-znamky.com). *Dálniční známky v Evropě 2021 - dalnicni-znamky.com* [online]. Dostupné z: <https://www.dalnicni-znamky.com/rakousko>
- [12] Nejvíce dálničních známek se prodalo poslední lednový den - eDalnice. *Elektronická známka - eDalnice* [online]. Copyright © 2022 [cit. 02.04.2022]. Dostupné z: <https://edalnice.cz/2022/03/08/nejvice-dalnicnich-znamek-se-prodalo-posledni-lednovy-den/index.html>
- [13] STÁTNI ODBORNÝ DOZOR V SILNIČNÍ DOPRAVĚ | Celní správa ČR . *Document Moved* [online]. Dostupné z:<https://www.celnisprava.cz/cz/dalsi-kompetence/sod/Stranky/default.aspx>
- [14] Seznam Zprávy. *Seznam Zprávy* [online]. Dostupné z: <https://www.seznamzpravy.cz/clanek/32-mist-kde-na-vas-ci-haji-kamery-kvuli-dalnicni-znamce-144048>
- [15] Státní fond dopravní infrastruktury. *Dálniční kupony*[online]. Dostupné z: <https://www.sfdi.cz/dalnicni-kupony/dalnicni-kupony-2020/>
- [16] Ředitelství silnic a dálnic České republiky - ŘSD ČR [online]. Dostupné z: <https://www.rsd.cz/wps/portal/web/Silnice-a-dalnice/mapy>
- [17] MINISTERSTVO DOPRAVY ČR . Dopravní politika a MFDI [online]. Dostupné z: <https://www.mdcz.cz/Dokumenty/Strategie/Dopravni-politika-a-MFDI>
- [18] Zdopravy.cz. *Zdopravy.cz* [online]. Dostupné z: [https://zdopravy.cz/stat-prida-50-milionu-na-elektronicke-dalnicni-znamky-system-ma-zabranit-chybam-kupujicich-92992/https://zdopravy.cz/wp-content/uploads/2020/11/Policie\\_vinety.jpg](https://zdopravy.cz/stat-prida-50-milionu-na-elektronicke-dalnicni-znamky-system-ma-zabranit-chybam-kupujicich-92992/https://zdopravy.cz/wp-content/uploads/2020/11/Policie_vinety.jpg)
- [19] Celní správa. *Statistiky kontroly* [online]. Copyright © [cit. 28.04.2022]. Dostupné z: <https://www.celnisprava.cz/cz/statistiky/Kontroly%20mtnho%20a%20dlncnch%20kupon/2021.pdf>
- [20] *Transport-logistika.cz* [online]. Copyright © [cit. 03.05.2022]. Dostupné z: <https://transport-logistika.cz/wp-content/uploads/2020/09/myto-scaled.jpg>
- [21] ŘSD ČR. *Ředitelství silnic a dálnic České republiky - ŘSD ČR* [online]. Dostupné z: <https://www.rsd.cz/wps/portal/web/Silnice-a-dalnice/Scitani-dopravy>



- [22] Avízo o změně SPZ - eDalnice. *Elektronická známka - eDalnice* [online]. Copyright © 2022 [cit. 03.05.2022]. Dostupné z: [https://edalnice.cz/avizo-o-zmene-spz/index.html#/license\\_plate\\_change/license\\_plate\\_change\\_notice](https://edalnice.cz/avizo-o-zmene-spz/index.html#/license_plate_change/license_plate_change_notice)
- [23] Chybu při zadání elektronické dálniční známky mohou řidiči nově opravit i v době její platnosti - eDalnice. *Elektronická známka - eDalnice* [online]. Copyright © 2022 [cit. 03.05.2022]. Dostupné z: <https://edalnice.cz/2022/03/24/chybu-pri-zadani-elektronicke-dalnicni-znamky-mohou-ridici-nove-opravit-i-v-dobe-jejji-platnosti/index.html>
- [24] Čerpací stanice | Čepro a.s.. *Přeprava, skladování a prodej ropných produktů* | Čepro a.s. [online]. Copyright © Created by [cit. 20.04.2022]. Dostupné z: <https://www.ceproas.cz/eurooil/cerpaci-stanice>
- [25] *Český rozhlas Hradec Králové* [online]. Copyright ©R [cit. 04.05.2022]. Dostupné z: [https://hradec.rozhlas.cz/sites/default/files/styles/cro\\_16x9\\_tablet/public/images/08ca7592efe559c421e2bb8107612912.jpg?itok=loPBwlW2](https://hradec.rozhlas.cz/sites/default/files/styles/cro_16x9_tablet/public/images/08ca7592efe559c421e2bb8107612912.jpg?itok=loPBwlW2)
- [26] Česká justice [online]. Dostupné z: <https://www.ceska-justice.cz/wp-content/uploads/2019/09/dscf9965-768x512.jpg>
- [27] Státní fond dopravní infrastruktury [online]. Dostupné z: <https://www.sfdi.cz/1-aktuality-pro-verejnost-a-media/finalni-navrh-architektury-systemu-edaz/>
- [28] Organizační struktura Celní správy České republiky | Celní správa ČR [online]. Dostupné z: <https://www.celnisprava.cz/cz/-o-nas/organizacni-struktura/Stranky/organizacni-struktura-celni-spravy-ceske-republiky.aspx>

## Seznam grafických objektů

|  |    |
|--|----|
| Obr. 1.1 - Rozdělení nákladů projektu.....                                 | 21 |
| Obr. 1.2 - Kamerová souprava Argos v autě .....                            | 23 |
| Obr. 1.3 - Systém EDAZ .....   | 24 |
| Obr. 2.1 - Načtení osvobozených vozidel.....                               | 40 |
| Obr. 2.2 - Jednotlivé prvky systému umístěné na mýtné bráně.....           | 42 |
| Obr. 2.3 - OBU jednotka PREMID.....  | 43 |
| Obr. 2.4 - Mýtná krabice.....  | 46 |
| Obr. 3.2 - Mapa dálniční sítě 2022 .....                                   | 55 |
| Obr. 3.3 - Mýtná brána snímající SPZ.....                                  | 56 |
| Obr. 3.4 - 32 míst, kde se vyskytují kamery .....                          | 57 |
| Obr. 3.5 - Sčítání dopravy.....  | 58 |
| Obr. 3.6 - Trasy A.....  | 59 |
| Obr. 3.7 - Čerpací stanice MOL v Olomouckém kraji .....                    | 61 |
| Obr. 3.8 - Čerpací stanice Shell v Olomouckém kraji .....                  | 62 |
| Obr. 3.9 - Hlavní stránka pro zakoupení elektronické dálniční známky ..... | 63 |
| Obr. 3.10 - Platnost zakoupené elektronické dálniční známky.....           | 64 |
| Obr. 3.11 - Možnost opravy chybné SPZ .....                                | 66 |
| Obr. 3.12 - Samoobslužný automatický kiosek na hranicích .....             | 67 |
| Obr. 3.13 - Kiosek na hranicích.....                                       | 67 |
| Obr. 4.1 - Nová možnost opravy chybné SPZ .....                            | 74 |

## Seznam tabulek

|  |    |
|--|----|
| Tab. 2.1 - Statistika kontrolní činnosti EDAZ v roce 2019 .....    | 37 |
| Tab. 2.2 - Statistika kontrolní činnosti EDAZ v roce 2021 .....    | 38 |
| Tab. 2.3 - Statistika kontrolní činnosti mýtného v roce 2019 ..... | 47 |
| Tab. 2.4 - Statistika kontrolní činnosti mýtného v roce 2021 ..... | 48 |
| Tab. 3.1 – Ceny dálničních známek v Rakousku 2021 .....            | 50 |
| Tab. 3.2 – Vývoj cen časového zpoplatnění .....                    | 52 |
| Tab. 3.3 - Návrh zvýšení cen v průběhu 10 let .....                | 54 |
| Tab. 3.4 – SWOT analýza .....                                      | 59 |
| Tab. 4.1 - Návrh zvýšení cen v průběhu 10 let .....                | 70 |
| Tab. 4.2 - Tabulka zisku při aktuálních cenách .....               | 70 |
| Tab. 4.3 - Tabulka zisku po navrhované navýšení ceny .....         | 70 |
| Tab. 4.4 – Rozdíl zisku .....                                      | 71 |

## Seznam grafů

|   |    |
|---|----|
| Graf 3.1 - Počty kusů prodaných dálničních známek v průběhu 3 let ..... | 54 |
| Graf 3.1 – Srovnání počtu čerpacích stanic .....                        | 62 |
| Graf 4.1 – Rozdíl zisku .....   | 71 |

## Seznam zkratek

|        |   |
|--------|---|
| AETR   | Evropská dohoda o práci osádek vozidel v mezinárodní silniční dopravě |
| ČNR    | Česká národní rada  |
| ČR     | Česká republika   |
| EDAZ   | Elektronická dálniční známka  |
| EHS    | Evropské společenstvo   |
| EU     | Evropská Unie   |
| IS     | Informační systém   |
| IT     | Informační technologie  |
| MHD    | Mezinárodní hromadná doprava  |
| NIA    | Národní bod pro identifikaci a autentizaci                            |
| OECD   | Organizace pro hospodářskou spolupráci a rozvoj                       |
| OPD    | Operační program Doprava  |
| OSN    | Organizace spojených národů   |
| SFDI   | Státní fond dopravní infrastruktury                                   |
| SPZ    | Státní poznávací značka   |
| TENT-T | Transevropská dálniční síť  |

|                        |  |
|------------------------|--|
| <b>Autorka DP</b>      | Bc. Lenka Mikešová   |
| <b>Název DP</b>        | Zpoplatnění užívání vybraných pozemních komunikací a jeho kontrola   |
| <b>Studijní obor</b>   | Logistika  |
| <b>Rok obhajoby DP</b> | 2022   |
| <b>Počet stran</b>     | 69   |
| <b>Počet příloh</b>    | 0  |
| <b>Vedoucí DP</b>      | doc. Ing. Pavlu Šaradínovi, Csc.   |
| <b>Anotace</b>         | Diplomová práce je zaměřena na elektronický dálniční systém České republiky. Cílem práce je zanalyzovat současný stav dálničního systému České republiky a navrhnout jeho zlepšení. Vysvětluje základní pojmy v oblasti dopravy, časového a mýtného systému. V praktické části je podrobně popsán současný stav elektronického dálničního systému ČR, jeho technická, praktická i finanční stránka. Nakonec jsou navrženy změny na časové zpoplatnění a jejich zhodnocení. |
| <b>Klíčová slova</b>   | EDAZ, zpoplatněná pozemní komunikace, doprava, mýtné brány   |
| <b>Místo uložení</b>   | ITC (knihovna) Vysoké školy logistiky v Přerově  |
| <b>Signatura</b>       |  |