

Vysoká škola logistiky o.p.s.

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

(Bakalářská práce)

Přerov 2021

Pavel Hofman



**Vysoká škola
logistiky**
o.p.s.

Zadání bakalářské práce

student	Pavel Hofman
studijní program obor	Logistika Dopravní logistika

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

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

Cíl práce:

S využitím teorie logistiky silniční dopravy a praktických zkušeností analyzovat současný stav systému výkonového a časového zpoplatnění užívání pozemních komunikací a státní správu z hlediska působnosti Celní správy ČR v této činnosti. Identifikovat možné nedostatky a zpracovat návrh řešení na zlepšení kontrolní činnosti.

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.

Bakalářskou práci zpracujte v těchto bodech:

Úvod

1. Zpoplatnění užívání pozemních komunikací jako součást logistiky silniční dopravy
2. Celní správa ČR jako kontrolní orgán v oblasti silniční dopravy
3. Současný stav systému výběru a kontroly zpoplatnění užívání pozemních komunikací
4. Zhodnocení výsledků analýzy a návrh na zlepšení

Závěr

Rozsah práce: 35 – 50 normostran textu

Seznam odborné literatury:

HLAVOŇ, Ivan a kol. Dopravní a spojová soustava. Přerov: Vysoká škola logistiky, 2010. ISBN 978-80-87179-12-3.

KOČÍ, Roman. Zákon o pozemních komunikacích: s komentářem, prováděcí vyhláškou a vzory správních rozhodnutí a jiných právních aktů. Praha: Leges, 2018. ISBN 978-80-7502-267-7.

KLEPRLÍK, Jaroslav. Technologie silniční dopravy. Pardubice: Univerzita Pardubice, 2020. ISBN 978-80-7560-295-4.

PŘIBYL, Pavel a Miroslav SVÍTEK. Inteligentní dopravní systémy. Praha: BEN, 2001. ISBN 80-7300-029-6.

Vedoucí bakalářské práce:

Ing. Blanka Kalupová, Ph.D.

Datum zadání bakalářské práce:

31. 10. 2020

Datum odevzdání bakalářské práce:

6. 5. 2021

Přerov 31. 10. 2020



Ing. et Ing. Iveta Dočkalíková, Ph.D.
vedoucí katedry



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

Čestné prohlášení

Prohlašuji, že předložená bakalářská práce je původní a že jsem ji vypracoval samostatně. Prohlašuji, že citace použitých pramenů je úplná a že jsem v práci neporušil 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 byl také seznámen s tím, že se na mou bakalářskou práci plně vztahuje zákon č. 121/2000 Sb., 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 bakalářské práce pro pedagogické, vědecké a prezentační účely školy. Užiji-li svou bakalářskou práci nebo poskytnu-li licenci k jejímu využití, jsem si vědom povinnosti informovat o této skutečnosti Vysokou školu logistiky o.p.s.

Prohlašuji, že jsem byl poučen o tom, že bakalářská 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 bakalářské práce v její tištěné i elektronické verzi. Tímto prohlášením souhlasím s případným použitím této práce Vysokou školou logistiky o.p.s. pro pedagogické, vědecké a prezentační účely.



V Přerově, dne 13. 08. 2021

.....

podpis

Poděkování

Rád bych touto cestou poděkoval Ing. Blance Kalupové, Ph.D. za spolupráci v průběhu zpracování mé bakalářské práce. Stejně tak i mé rodině za vytrvalou podporu a trpělivost. Dále bych rád poděkoval všem respondentům, kteří mi svými odpověďmi, připomínkami a návrhy domohli k dokončení této práce.

Anotace

Bakalářská práce je zaměřena na zpoplatnění obecného užívání pozemních komunikací se zaměřením na výkonové a časové zpoplatnění a jeho kontrolu. Cílem práce je analyzovat současný stav systému výkonového a časového zpoplatnění užívání pozemních komunikací a státní správu z hlediska působnosti Celní správy ČR v této činnosti. Jsou zde identifikovány nedostatky a zpracován návrh na zlepšení kontrolní činnosti.

Klíčová slova

výkonové zpoplatnění, časové zpoplatnění, Celní správa ČR, kontrolní činnost

Annotation

The bachelor thesis is focused on the charging of general use of roads with a focus on performance and time charging and its control. The aim of the work is to analyse the current state of the system of performance and time charging for the use of roads and state administration in terms of the competence of the Customs Administration of the Czech Republic in this activity. Deficiencies are identified and a proposal for improving control activities is prepared.

Keywords

performance charging, time charging, Customs Administration of the Czech Republic, control activities

Obsah

Úvod.....	9
1 Zpoplatnění užívání pozemních komunikací jako součást logistiky silniční dopravy	11
1.1 Doprava jako součást procesu logistiky se zaměřením na silniční dopravu.....	11
1.1.1 Silniční doprava	13
1.1.2 Pozemní komunikace.....	14
1.2 Zpoplatnění užívání pozemních komunikací.....	18
1.2.1 Časové zpoplatnění	19
1.2.2 Výkonové zpoplatnění	27
2 Celní správa ČR jako kontrolní orgán silniční dopravy.....	35
2.1 Celní správa ČR.....	35
2.2 Kompetence Celní správy ČR v oblasti silniční dopravy.....	36
2.2.1 Státní odborný dozor v silniční dopravě.....	36
2.2.2 Přeprava nebezpečných věcí v silniční dopravě	38
2.2.3 Kontrola provozování vnitrostátní a zahraniční nákladní dopravy.....	38
2.2.4 Nízkorychlostní vážení	39
2.2.5 Centrum služeb pro silniční dopravu	39
3 Současný stav systému výběru a kontroly zpoplatnění užívání pozemních komunikací.....	40
3.1 Současný stav zpoplatnění užívání pozemních komunikací.....	40
3.2 Oprávnění k provedení kontroly výkonového a časového zpoplatnění z pohledu celního úřadu	41
3.3 Způsoby provedení silniční kontroly Celní správou.....	42
3.3.1 Technologie provedení kontroly výkonového zpoplatnění.	42
3.3.2 Technologie provedení kontroly časového zpoplatnění	45
3.3.3 Podmínky pro výkon kontrolní činnosti pracovníků	46

3.4	Dotazníkové šetření jako součást analýzy	47
4	Zhodnocení výsledků analýzy a návrh na zlepšení	49
4.1	Zhodnocení odpovědí na otázky dotazníkového šetření.....	49
4.2	Návrh na zlepšení kontrolní činnosti na základě provedené analýzy a jejího zhodnocení	57
4.3	Zhodnocení navrhovaných opatření	59
	Závěr	61
	Seznam zdrojů.....	62
	Seznam grafických objektů.....	66
	Seznam zkratk	68
	Seznam příloh	69

Úvod

Doprava je nedílnou součástí života každé společnosti. Uspokojuje potřebou přemístění osob, zvířat nebo věcí. Základem pro zajištění funkční a bezpečné dopravy je provozuschopná, funkční a bezpečná dopravní infrastruktura. Její výstavba, údržba a opravy vyžadují vynaložení nemalých finančních prostředků. Část finančních prostředků se získává zpoplatněním užívání dopravní infrastruktury.

Tato bakalářská 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 zpoplatněny dálnice a rychlostní komunikace, a to časovým zpoplatněním. 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 transformovaly, 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.

Téma této práce jsem si zvolil z důvodu osobní zkušenosti s danou problematikou, neboť jsem po několik roků sám vykoval dohled v této činnosti.

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 výkonového a časového zpoplatnění a současně provést analýzu zaměřenou na státní správu z hlediska působnosti Celní správy ČR v souvislosti s touto činností. V případě nalezení nedostatků zpracovat návrh řešení na zlepšení kontrolní činnosti.

Práce je rozdělena do čtyř kapitol. V první kapitole se práce zabývá problematikou dopravy se zaměřením na silniční dopravu, její infrastrukturu a zpoplatnění pozemních komunikací. Druhá kapitola přibližuje organizaci Celní správy a její kompetence v silniční dopravě. 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 kontrolní činnosti.

1 Zpoplatnění užívání pozemních komunikací jako součást logistiky silniční dopravy

Logistika je mladá vědní disciplína, jejíž počátek lze datovat do poloviny 20. století. V České republice se užití tohoto slova objevuje až po roce 1989. Nicméně s logistickými principy jako takovými je možné se setkat již od nepaměti. Význam slova logistika se odvozuje z řeckého slova logistikon (důmysl, rozum) anebo řeckého slova logos, jehož významem je úsudek, věta, myšlenka. [1] V moderním pojetí logistiky je logistika chápána jako celostní. Jedná se o soubor činností spočívajících v plánování, řízení a organizaci hmotného toku a s ním souvisejících toků (peněžního a informačního) od vzniku požadavku zákazníka na produkt až po zpracování odpadu a použitých výrobků. Definic pojetí logistiky vzniklo několik. Za všechny lze uvést definici od Council of Logistic Management Professional: „*Logistika je proces plánování, realizace a regulování účelného a hospodárného toku skladování zboží, služeb a s nimi spojených informací od místa vzniku spotřeby za účelem souladu s požadavky zákazníků.*“ [1, s. 3]

V novodobé teorii i praxi jsou za předmět logistiky považovány ucelené toky. Toky představují posloupnost stavů určitého směru a jsou projevem vzájemně závislých procesů.

V logistice mají toky podobu:

- fyzickou (suroviny, materiál, rozpracované materiály, obaly aj.),
- peněžní (příjmy a výdaje, které jsou spojeny s fyzickým tokem zboží),
- informační (tok informací o požadavcích zákazníků současně informace o výsledcích fyzického toku). [1]

1.1 Doprava jako součást procesu logistiky se zaměřením na silniční dopravu

Nedílnou součástí všech procesů logistiky v rámci logistického řetězce je doprava. Je průřezovou činností logistiky. Doprava je proces pohybu dopravních prostředků po dopravní cestě. [1]

Doprava se v logistice uskutečňuje různými druhy dopravy. V logistice se uplatňuje doprava silniční, železniční, letecká, vodní a potrubní. Kombinace využití minimálně dvou druhů dopravy se nazývá multimodální dopravou. Každý druh dopravy má své opodstatnění a s tím spojené výhody a nevýhody, které jejich užití nabízí. Přehled výhod a nevýhod je uveden v Tab. 1.1.

Tab. 1.1 Přehled výhod a nevýhod jednotlivých druhů dopravy

druh dopravy	výhody	nevýhody
silniční	nízké náklady na relativně krátké vzdálenosti; pružná v čase; dostupná;	omezený prostor pro objem přepravy; riziko poškození nákladu; velmi neekologická; (emise; hluk)
železniční	výhodná na delší vzdálenosti; použitelnost pro větší objem přepravy ekologická	nutnost překládky zboží; pomalejší než silniční doprava – vázanost na grafikon vlakové dopravy
letecká	nejrychlejší (mezi letišti)	velmi drahá; ekologické dopady jsou významné; závislost na počasí; omezenost nákladu;
vodní	levná na velké vzdálenosti; ekologicky šetrná	závislost na počasí a stavu vody; riziko velkých odchylek od termínu dodání; pomalá;
potrubní	ekologicky šetrná; rychlá; nezávislá na počasí;	vysoké náklady na vybudování dopravní sítě; určeno jen tekutá média;
kombinovaná	na dlouhé vzdálenosti levnější než přímá silniční doprava, výjimky ze zákazu jízd o svátcích a víkendech, bez poplatku mýta, osvobození od silniční daně podle počtu jízd, úspora na obalech a skladování a manipulaci (PMJ)	nutnost překládky, investičně náročná stavba překladišť, neefektivní přeprava mrtvé hmotnosti

Zdroj: vlastní zpracování podle [1].

Za nejvíce užívanou lze považovat silniční nákladní dopravu. Její podíl vůči ostatním druhům dopravy tvoří 76,3 %, neboť její výhradní devízu lze jen těžko nahradit. Flexibilita a dostupnost silniční dopravy „ode dveří ke dveřím“ lze s jistotou označit jako výhody, kterým se jen těžko konkuruje.

Druhou nejčastěji užívanou nákladní dopravou je doprava železniční. Podíl železniční dopravy však na celkovém objemu přepravovaných věcí statisticky klesá na úkor silniční dopravy. [1]

Přehled přepravních výkonů (v milionech tunokilometrů) dle ročenky Ministerstva dopravy ČR je uveden v Tab. 1.2.

Tab. 1.2 Srovnání mezioborových přepravních výkonů nákladní dopravy v ČR

Přepravní výkony						
Druh dopravy / rok	2018		2019		2020	
	absolutní hodnota (mil.tkm)	relativní hodnota (%)	absolutní hodnota (mil.tkm)	relativní hodnota (%)	absolutní hodnota (mil.tkm)	relativní hodnota (%)
Silniční doprava	41 073	68,1	39 059	67,5	56 090	76,3
Železniční doprava	16 564	27,5	16 180	28	15 251	20,7
Vnitrozemská vodní doprava	554	0,9	569	1	509	0,7
Letecká doprava	30	0	29	0	6	0
Ropovody	2 107	3,5	2 050	3,5	1 674	2,3
Celkem	60 327	100,0	57 888	100,0	73 529	100,0

Zdroj: vlastní zpracování podle [2].

1.1.1 Silniční doprava

Silniční dopravou rozumíme souhrn činností, které zajišťují přepravu osob, zvířat a věcí silničními vozidly jakož i vozidel samotných uskutečňovaných po dopravních cestách. Tato doprava se uskutečňuje po dálnicích, silnicích, místních komunikacích a veřejně přístupných účelových komunikacích a volném terénu. [3]

Silniční doprava je pojem, který patří mezi obecné pojmy. Tak jako i jiné dopravy ji lze dělit podle různých kritérií. Podle zákona o silniční dopravě ji lze dělit na silniční dopravu:

- pro účely podnikání (třetí osoby a vlastní účel),
- pro soukromé potřeby fyzických osob (provozovatel vozidla, člen domácnosti atp. pokud není prováděn za úplatu). [4]

Dále lze silniční dopravu uskutečňovanou pro potřeby podnikání dělit na:

- osobní silniční dopravu, kterou tvoří:
 - linková osobní doprava i MHD,
 - taxislužba,
 - příležitostní osobní doprava,

- kyvadlová doprava,
- nákladní silniční dopravu, kterou tvoří:
 - přeprava zvířat a věcí.

Pro kvalitní plynulou a bezpečnou dopravu je nezbytná kvalitní infrastruktura. Ta spolu s dopravními prostředky představuje technickou základnu dopravy, kterou v silniční dopravě tvoří:

- dopravní infrastruktura,
 - pozemní komunikace,
 - dopravní stavby,
- dopravní prostředky. [3]

1.1.2 Pozemní komunikace

Pozemní komunikaci lze specifikovat jako dopravní cestu, kterou tvoří silniční těleso a její součásti. [3] Její definice je zakotvena v zákoně o pozemních komunikacích: „*Pozemní komunikace je dopravní cesta určená k užití silničními a jinými vozidly a chodci, včetně pevných zařízení nutných pro zajištění tohoto užití a bezpečnosti*“. [5, str. 13]

Dle tohoto zákona se pozemní komunikace dělí do čtyř kategorií:

- dálnice,
- silnice,
- místní komunikace,
- účelová komunikace. [5]

Rozsah infrastruktury silniční dopravy je zpracován v tabulce 1.3. V tabulce jsou uvedeny celkové délky dálnic, silnic a místních komunikací v km. Délka tzv. rychlostních komunikací je uvedena pouze u roku 2010, od 1. ledna 2016 je již zahrnuta do kategorie dálnice II. třídy nebo do kategorie silnice I. třídy. Z celkové délky silnic a dálnic je v tabulce uvedena také délka evropské silniční sítě, která má význam pro mezinárodní dálkovou silniční dopravu.

Tab. 1.3 Infrastruktura silniční dopravy v ČR

	2010	2016	2017	2018	2019	2020
Délka silnic a dálnic celkem	55 751,9	55 757,3	55 756,4	55 744,0	55 768,3	55 791,8
z toho evropská silniční síť typu E	2 635,8	2 627,9	2 631,1	2 630,2	2 629,5	2 630,3
Dálnice v provozu	733,9	1 222,7	1 239,8	1 251,7	1 276,4	1 298,3
Rychlostní komunikace¹⁾	422,3	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Silnice	55 018,0	54 534,6	54 516,7	54 492,3	54 491,9	54 493,5
v tom silnice I. třídy	6 254,6	5 807,3	5 824,8	5 817,9	5 826,2	5 808,1
silnice II. třídy	14 634,8	14 592,7	14 588,5	14 587,1	14 584,6	14 619,4
silnice III. třídy	34 128,6	34 134,6	34 103,4	34 087,3	34 081,1	34 065,9
Místní komunikace	74 919,0	74 919,0	74 919,0	74 919,0	74 919,0	74 919,0
1) Délka rychlostních komunikací je obsažena v délce silnic I. třídy, příp. dálnic						

Zdroj: [2].

Některé části dopravní infrastruktury jsou vybudovány s využitím finančních prostředků Státního fondu dopravní infrastruktury (SFDI). Tento fond byl zřízen státem jako právnická osoba, který je svým začleněním podřízen ministerstvu dopravy a spojů. Příjmy SFDI jsou zejména tvořeny výnosem ze silniční daně, spotřební daně, poplatků za dálnice a mýtným. [1] Pro financování modernizace jsou využívány také prostředky ze strukturálních fondů Evropské unie, příp. jiné finanční prostředky.

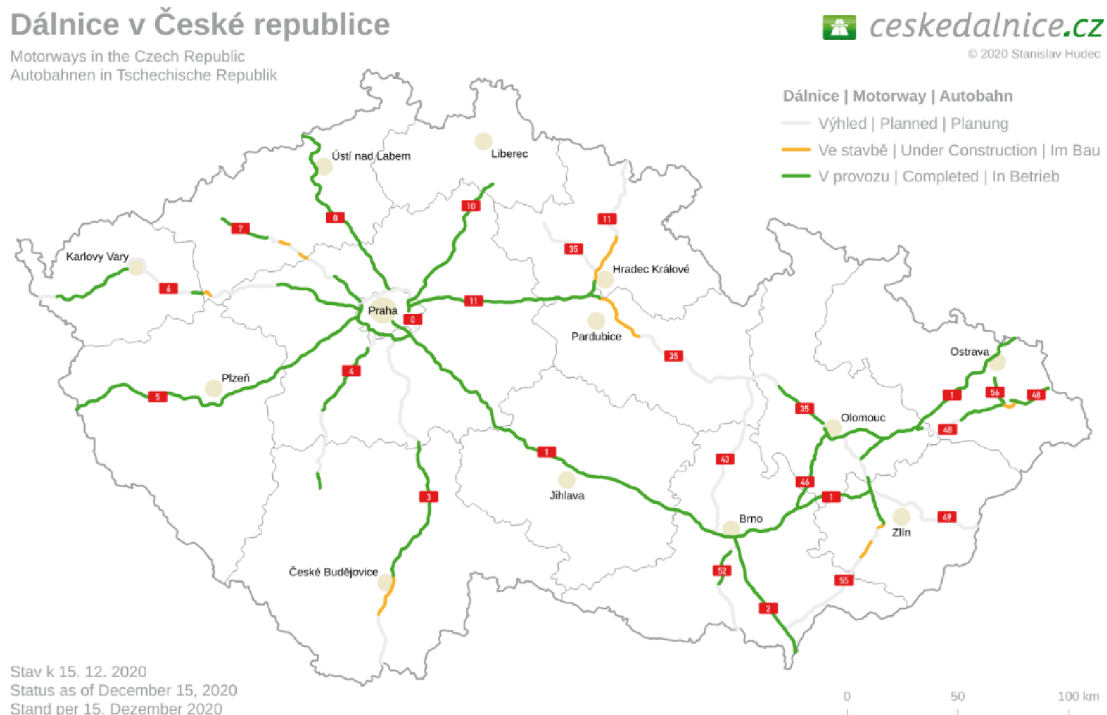
Dálnice

Vymezení pojmu dálnice je v §4 zákona o pozemních komunikacích. Z hlediska významu jde o vnitrostátní dopravní cestu určenou pro rychlou dálkovou a mezistátní dopravu, a to na užití silničními motorovými vozidly. Dále lze k její charakteristice podle stavebně technického vybavení uvést, že jde o pozemní komunikaci bez úrovněového křížení s oddělenými místy napojení pro vjezd a výjezd, které mají směrově oddělené jízdní pásy. [5] Na základě svého určení a dopravního významu se dálnice dělí na dálnice I. třídy a II. třídy. Dálnice II. třídy vznikly v roce 2016 a to změnou rychlostních silnic na nové označení. [6]

Dálnice jsou hlavním spojovacím článkem pro vnitrostátní a mezinárodní dopravu. Jedná se o specifickou pozemní komunikaci, na které platí různá omezení. Jedním z těchto omezení je zákaz vstupu chodcům a cyklistům. Zákaz platí také pro vjezd

pomalu jedoucím vozidlům, jejíž minimální rychlost je stanovena zvláštním předpisem. Zákaz platí pro užití dopravním prostředkem, který nemá uhrazený poplatek v místech, kde je tento poplatek vyžadován. [3]

Dostupnost dálnic v ČR k 1. 1. 2020 je graficky zobrazena na obrázku 1.1.



Obr. 1.1 Dálniční síť ČR

Zdroj: [7].

Silnice

Silnice je definována v §5 zákona o pozemních komunikacích a to: „*Silnice je veřejně přístupná pozemní komunikace určená k užití silničními a jinými vozidly a chodci. Silnice tvoří silniční síť*“. [5, s. 26] Silniční síť v ČR tvoří nejrozsáhlejší síť pozemních komunikací. Obecné užívání silnic je bezplatné s výjimkou, kdy je zpoplatněno užití některých úseků silnic I. třídy. [5]

Na základě svého určení a dopravního významu se dělí do tří tříd:

- silnice I. třídy,
- silnice II. třídy,
- silnice III. třídy. [5]

Výkonným orgánem, který rozhoduje o možnosti zařazení či zrušení pozemní komunikace, popř. dálnice je Ministerstvo dopravy ČR po dohodě s Ministerstvem obrany ČR. [9]

Silnice I třídy

Svým určením se jedná o silnice mezinárodního a celostátního významu určeného pro dálkovou a mezistátní dopravu. Správcem a vlastníkem je stát. Mezi charakteristické znaky této pozemní komunikace lze považovat jejich označení, a to jedno až dvojciferným číslem, např. SI/50.

Silnice II třídy

Silnice druhé třídy jsou silnice spravované krajem jakožto vlastníkem. Svým určením jsou to cesty určené pro dopravu mezi okresy. Od silnic první třídy jsou odlišeny značením. Označení těchto silnic je v třiciferném formátu.

Silnice III třídy

Svým významem jsou určeny k vzájemnému spojení obcí a jejich napojení na další pozemní komunikace. Tak jako u silnic druhé třídy tak i tyto jsou ve vlastnictví kraje, na jehož území se silnice nachází. Jedná se nejnižší kategorii silnic. [3]

Místní komunikace

Místní komunikaci definuje zákon o pozemních komunikacích v §6 následovně: „*Místní komunikace je veřejně přístupná pozemní komunikace, která slouží převážně místní dopravě na území obce.*“ [5, s. 30] Vlastnictví přechází na obec, která se stává současně i správcem dané komunikace. [3] Místní komunikace se dle zákona o pozemních komunikacích dělí do čtyř tříd:

- místní komunikace I třídy lze zařadit mezi komunikace, kterou využívá i městská hromadná doprava, nejčastěji jde o hlavní městské komunikace,
- místní komunikace II třídy pozemní komunikace na vesnicích a ostatní městské komunikace za předpokladu možnosti provozu všech druhů motorových vozidel,
- místní komunikace III třídy jsou za situace, kdy jsou alespoň částečně přístupné motorovým vozidlům,
- místní komunikace IV třídy jsou samostatné chodníky, cyklostezky apod. Vyznačují se nepřístupností provozu silničních motorových vozidel. [5]

Účelová komunikace

Účelová komunikace je komunikací, která slouží ke spojení jednotlivých nemovitostí pro potřeby vlastníků či ke spojení těchto nemovitostí s ostatními pozemními komunikacemi nebo k obhospodařování zemědělských a lesních pozemků. Podle přístupu k nim, se rozlišují:

- veřejně přístupné,
- veřejně nepřístupné. [6]

Pro zřehlednění vlastnických práv a údržby komunikací slouží následující tabulka 1.4.

Tab. 1.4 Přehled vlastníků a jejich správy dle kategorie pozemní komunikace

kategorie pozemní komunikace	vlastník pozemní komunikace	správa a údržba pozemní komunikace
dálnice	stát	ŘSD
silnice I. třídy	stát	ŘSD
silnice II. třídy	kraje	pověřená organizace
silnice III. třídy	kraje	pověřená organizace
místní komunikace	obce	obce
účelová komunikace	FO; PO	vlastník

Zdroj: vlastní zpracování podle [5].

1.2 Zpoplatnění užívání pozemních komunikací

Vybudování dopravních cest, jejich údržbu a náklady s tím spojené nese obecně stát. Z ekonomického hlediska se řadí do kategorie tzv. externalit. Snahou státu je postupně přenést tyto externality na uživatele dopravy. Jedná se o tzv. internalizaci externalit. Praktické důsledky této snahy ze strany státu lze spatřovat v zavedení spotřební daně z pohonných hmot, silniční daně, dálničních poplatků a zavedení výkonového zpoplatnění. Jedná se však pouze o část skutečných společenských nákladů. [1]

Zpoplatněná pozemní komunikace je taková, která je určena prováděcím právním předpisem a současně taková, která je označena příslušnou dopravní značkou označující zpoplatnění.

Zpoplatnění se člení na:

- výkonové zpoplatnění – dle typu vozidla a ujeté vzdálenosti tzv. (mýtné),
- časové zpoplatnění – dle období užití zpoplatněné komunikace (časový poplatek).

Při užívání zpoplatněné komunikace nelze současně uhradit mýtné a časový poplatek. Peněžní prostředky získané ze zpoplatnění jsou příjmem Státního fondu dopravní infrastruktury. [5]

Na základě nařízení vlády č. 240/2014 Sb., o výši časových poplatků, sazeb mýtného, slevy na mýtném a o postupu při uplatnění slevy na mýtném je upravena výše časového poplatku, výše sazby na mýtném včetně uvedení výše slevy a postup pro její uplatnění za užívání vybraných úseků pozemních komunikací. [10] Výčet zpoplatněných komunikací v rámci výkonového zpoplatnění je řešen samostatně ve Vyhlášce č. 470/2012 Sb., o užívání pozemních komunikací zpoplatněných mýtným, ve znění pozdějších předpisů. [5] Problematika časového zpoplatnění je řešena ve vyhlášce č. 480/2020 Sb., o užívání pozemních komunikací zpoplatněných časovým poplatkem, kde jsou reflektovány právní úpravy se zavedením elektronické dálniční známky. [11]

1.2.1 Časové zpoplatnění

V České republice započalo zpoplatnění za užití vybraných pozemních komunikací časovým poplatkem již v roce 1995. V prvopočátcích se jednalo o zpoplatnění formou dálničních kuponů. V době zpracování této práce je v systému časového zpoplatnění uplatněno tzv. přechodné období, kdy se přechází ze systému pořízení papírových dálničních kuponů na nový systém elektronického pořízení časového poplatku. Jak je patrné již z názvu „časové“, jedná se zpoplatnění na dané období. (např. roční, měsíční, desetidenní, jednodenní). [8] Časové zpoplatnění se vztahuje na vozidla s nejméně čtyřmi koly, jejichž největší povolená hmotnost činí nejvýše 3,5 tuny. Zákon v tomto případě užívá pojem „vozidlo v systému časového zpoplatnění“. [5]

Časové zpoplatnění lze rozdělit na:

- zpoplatnění formou dálničních kuponů,
- zpoplatnění formou elektronické dálniční známky.

Časové zpoplatnění formou dálničních kuponů

Tato forma časového zpoplatnění platila v letech 1995 až 2020. Od uvedení zákona zabývajícího se časovým poplatkem proběhlo v důsledku jeho vývoje několik změn. Podle původního znění zákona vznikla povinnost uhradit poplatek jak motorovým vozidlům do 3,5 t, tak i vozidlům od 3,5 t do 12 t. Tato právní úprava byla v platnosti od roku 1995 do zavedení výkonového zpoplatnění, tj. do konce roku 2006, kdy byla novelou zákona o pozemních komunikacích nahrazena novou právní úpravou, která zavedla pro vozidla nad 3,5 t výkonové zpoplatnění. V níže uvedené tabulce 1.5 je uveden vývoj poplatku pořízeného prostřednictvím zakoupení papírové dálniční známky (dálničního kuponu).

Tab. 1.5 Vývoj ceny časového poplatku v Kč od jeho zavedení

Rok	R < 3,5 t	R > 3,5 t	R > 12 t	M < 3,5 t	M > 3,5 t	M > 12 t	D < 3,5 t	D > 3,5 t	D > 12 t	J > 12 t
1995	400	1 000	2 000	–	–	–	–	–	–	–
1996	400	1 000	2 000	–	–	–	–	–	–	–
1997	400	1 000	4 000	–	–	–	–	–	–	–
1998	800	2 000	8 000	–	–	–	–	–	–	–
1999	800	4 000	8 000	–	–	–	–	–	–	–
2000	800	6 000	12 000	200	800	1 600	100	300	600	–
2001	800	6 000	12 000	200	1 000	2 000	100	400	800	300
2002	800	6 000	12 000	200	1 000	2 000	100	400	800	300
2003	800	6 000	12 000	200	1 000	2 000	100	400	800	300
2004	900	7 000	14 000	250	1 200	2 300	150	450	900	250
2005	900	7 000	14 000	300	1 750	3 500	200	650	1 300	250
2006	900	7 000	14 000	300	1 750	3 500	200	650	1 300	250
2007	900	7 000	–	300	1 750	–	200	650	–	–
2008	1 000	8 000	–	330	2 000	–	220	750	–	–
2009	1 000	8 000	–	330	2 000	–	220	750	–	–
2010	1 200	–	–	350	–	–	250	–	–	–
2011	1 200	–	–	350	–	–	250	–	–	–
2012	1 500	–	–	440	–	–	310	–	–	–
2013	1 500	–	–	440	–	–	310	–	–	–
2014	1 500	–	–	440	–	–	310	–	–	–
2015	1 500	–	–	440	–	–	310	–	–	–
2016	1 500	–	–	440	–	–	310	–	–	–
2017	1 500	–	–	440	–	–	310	–	–	–
2018	1 500	–	–	440	–	–	310	–	–	–
2019	1 500	–	–	440	–	–	310	–	–	–
2020	1 500	–	–	440	–	–	310	–	–	–

Pozn.: R – roční platnost časového kuponu, M – měsíční platnost časového kuponu, D – desetidenní platnost časového kuponu, J – jednodenní platnost časového kuponu

Zdroj: [12].

Tabulka zobrazuje jednotlivé roky platnosti papírových dálničních kuponů včetně jejich ceny, které jsou uvedeny Kč a současně i jejich dobu platnosti.

Vydáváním a prodejem kuponů je pověřen SFDI. [5] Distribuční místa pro prodej dálničních kuponů jsou označena příslušnou samolepkou. Jedná se o místa, která jsou snadno přístupná. Níže je uveden výčet některých distribučních míst:

- benzínové pumpy,
- pobočky České pošty,
- ÚAMK,
- Cash Point,
- vybrané provozovny ABA,
- další označená místa jako (trafiky, supermarkety apod.). [12]

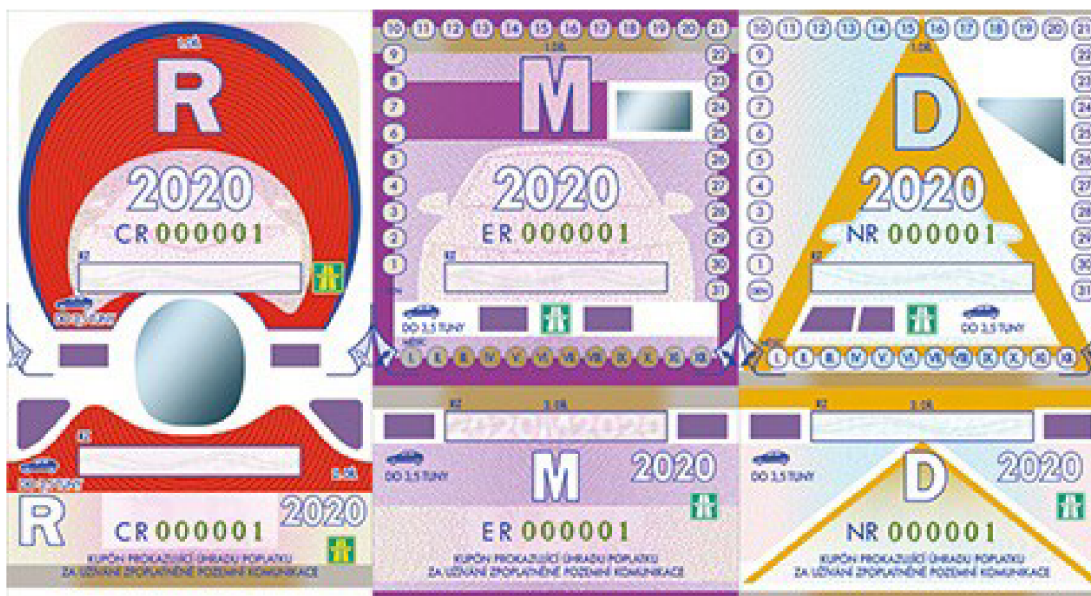
Jednotlivá vyobrazení dálničních kuponů byla každoročně uvedena novelou vyhlášky, která upravovala jejich vzhled a umístění ve vozidle. Současně vyhláška obsahovala jednotlivé druhy dálničních kuponů. Jak je z výše uvedené tabulky patrné, v období let 2001–2006 existovaly 4 druhy dálničních kuponů, včetně dnes již nepoužívané známky jednodenní. Od roku 2007 se od jejího zavedení upustilo. Od té doby do současnosti jsou zavedeny tři druhy kuponů s odlišnou dobou platností a to:

- 10 dnů s platností ode dne vyznačeného na kuponu do uplynutí desátého kalendářního dne,
- 1 měsíc s platností ode dne vyznačeného na kuponu do číselně shodného dne po uplynutí bezprostředně následujícího měsíce,
- 1 kalendářní rok s platností od 1. prosince předchozího roku do 31. ledna následujícího roku (celkem 14 měsíců). [5]

Časový poplatek musí být zaplacen před užitím pozemní komunikace a prokazuje se platným dvoudílným kuponem. První díl kuponu se vylepí celou plochou na vnitřní straně čirého skla předního okna na pravém dolním okraji motorového vozidla. Umístění této části kuponu nesmí omezit řidiče motorového vozidla ve výhledu. Aby byl první díl kuponu považován za platný, musí být splněno několik podmínek:

- musí obsahovat označení doby platnosti u měsíčních a desetidenních kuponu, kterou musí prodejce vyznačit při prodeje kuponu,

- musí obsahovat údaj o registrační značce, která je shodná s registrační značkou motorové vozidlo (v případě jízdní soupravy se uvádí registrační značka prvního motorového vozidla),
- musí se shodovat s označením druhé části kuponu (osmimístný identifikační kód kuponu),
- musí mít podobu předepsaného vzoru daný vyhláškou 306/2015 Sb. [5]



Obr. 1.2 Vyobrazení vzoru dálničního kuponu pro rok 2020

Zdroj: [13].

Pokud některá z výše uvedených podmínek není splněna, je kupon považován za neplatný. Dohled nad dodržováním povinnosti časového zpoplatnění vykonává Policie ČR a Celní správa, a to na základě oprávnění, které je zakotveno v zákoně o pozemních komunikacích. Tento zákon uvádí povinnosti, které musí řidič splnit při užití zpoplatněné pozemní komunikace. Současně také stanovuje sankce za přestupky v případě porušení této povinnosti.

Po zakoupení časového poplatku je řidič povinen vyznačit údaj o registrační značce vozidla užívající zpoplatněné pozemní komunikace na kuponu prokazující úhradu. Její vylepení a umístění je řešeno podle vyhlášky. Tyto informace jsou současně uvedeny na zadní straně kuponu, kde je i grafické vyobrazení jeho umístění. V případě kontroly ze strany příslušníka policie nebo celní správy je řidič povinen předložit ke kontrole 2 díl kuponu prokazujícího úhradu časového poplatku. Vyhláška současně stanovuje řidiči

povinnost odstranit díl kupónu prokazujícího úhradu časového poplatku na viditelném místě ve vozidle, jakmile jeho platnost skončila. [5]

Osvobození od zpoplatnění

Zpoplatnění užití stanovených pozemních komunikací má i své výjimky. Tyto jsou vyjmenovány § 20 zákona o pozemních komunikacích v části nazvané osvobození od zpoplatnění. V obecné rovině se jedná o silniční motorová vozidla užívající zvláštních výstražných světel podle zvláštního předpisu v rámci složky integrovaného záchranného systému. Dále jsou vyjmenovány skupiny vozidel užívaných ministerstvem vnitra, celních orgánů, ozbrojených sil, hasičských záchranných sborů, obecní nebo městské policie. Pomineme-li ozbrojené a bezpečnostní složky jedná se o zvýhodnění od zpoplatnění pro držitele průkazu ZTP, s výjimkou postižených úplnou nebo praktickou hluchotou, nebo průkazu ZTP/P, pokud držitelem silničního motorového vozidla je postižená osoba sama nebo osoba jí blízká. Aby mohl být tento průkaz uznán, musí tento vystaven v České republice. Držitelé zahraničních ZTP, ZTP/P nemohou této výhody využívat. Zákon pamatuje i na výjimku pro osoby přepravující nezaopatřené děti, které jsou léčeny pro onemocnění zhoubným nádorem nebo hemoblastosou, vozidla členů diplomatické mise uvedené v registru, provozovaným domovem pro osoby se zdravotním postižením slouží-li k přepravě osob se zdravotním postižením, pro situace kdy dojde nutnosti provádět záchranné a likvidační práce a při ochraně obyvatelstva, správce zpoplatněných komunikací a pro správy státních hmotných rezerv při přepravě materiálů státních hmotných rezerv, nebo humanitární pomoci státu za krizových situací podle zvláštního právního předpisu. V důsledku technického vývoje silničních motorových vozidel byly zavedeny též výjimky ze zpoplatnění pro vozidla používající jako palivo elektrickou energii nebo vodík výlučně nebo v kombinaci s jiným palivem je-li hodnota emisí CO₂ v kombinovaném provozu nejvýše 50 g/km.

V případě uzavírky pozemní komunikace, lze pro vedení objížďky též užit zpoplatněnou komunikaci bez uhrazení časového poplatku. [5]

Časové zpoplatnění formou elektronické dálniční známky

Nová právní úprava týkající se zpoplatnění užití pozemních komunikací vyžaduje **od 1. 1. 2021 užití zpoplatněné pozemní komunikace pouze s elektronickou dálniční známkou**, která je v prodeji od 1. 12. 2020. Zakoupit elektronické dálniční známky jde

pro vozidla nejméně se čtyřmi koly, jejichž nejvyšší povolená hmotnost činí méně než 3,5 t (vozidla nad 3,5 t již podléhají výkonovému zpoplatnění). Na přípojná vozidla a motocykly se povinnost nevztahuje. V prodeji jsou dle časového hlediska tři druhy elektronických známek, a to jako roční, měsíční a desetidenní.

Ceny elektronických dálničních známek pro rok 2021 jsou stejné jako v roce předešlém, avšak při užití silničním motorovým vozidlem tzv. eko jsou jejich ceny zvýhodněny.

Do skupiny eko vozidel jsou zařazena vozidla s pohonem na CNG nebo vozidla Bio CNG. Zvýhodněná cena poplatku je ve výši 50 % poplatku za standardní dálniční známku. Vozidla s pohonem na LPG musí uhradit plnou cenu. [14]

Tab. 1.6 Ceny dálničních známek v roce 2021 uvedené v Kč

platnost kuponu	rok	měsíc	10 dní
standartní cena	1500	440	310
eko cena	750	220	155

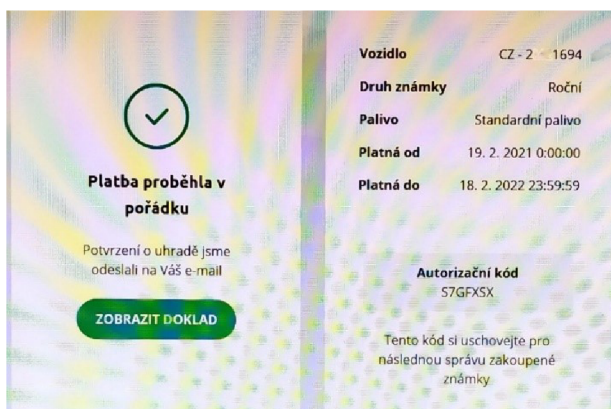
Zdroj: vlastní zpracování podle [12].

Se změnou formy časového poplatku přichází i změna způsobu úhrady poplatku. Nově jsou možné a přístupné tři způsoby pořízení elektronické dálniční známky a to:

- E-shop,
- obchodní místa,
- samoobslužné kiosky.

E-shop

Internetový obchod pro prodej elektronických dálničních známek je provozován na webové adrese 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.



Obr. 1.3 Potvrzení o úspěšné transakci uskutečněné v E-shopu

Zdroj: vlastní zpracování.

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 na prodej v České poště a benzinových stanicích EuroOil. V případě zakoupení v obchodním místě všechny předešlé kroky pro zakoupení zaeviduje obsluha příslušného obchodního místa. Seznam obchodních míst je k zobrazení na interaktivní mapě výše uvedené webové stránky.

Samoobslužný kiosek

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. V tomto případě však lze uhradit poplatek pouze bezhotovostní formou. Postup pro pořízení je obdobný jako při použití e-shopu, avšak je zde navíc v prvním kroku možná změna jazykové mutace. Seznam dostupnosti samoobslužných kiosků je uveden formou přílohy na e-shopu. [15]

Novinkou při zakoupení roční elektronické známky je její platnost. Dříve byla její platnost omezena 31. lednem následujícího roku. Uvedením provozu tohoto nového systému se doba platnosti mění, a to na rok bez ohledu na datum pořízení. Pořízením elektronické dálniční známky odpadá povinnost umístit kupon na čelní sklo vozidla. 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. [16]

Nová úprava osvobození od zpoplatnění

Zavedení elektronické dálniční známky s sebou nese i změnu v oblasti osvobození od zpoplatnění. Nově jsou vytvořeny tři skupiny vozidel dle technologických možností systému:

- osvobozená vozidla bez povinnosti evidovat osvobození (registrovaná a osvobozená automaticky),
- osvobození vozidla na základě podání žádosti,
- zahraniční vozidla osvobozená po podání oznámení.

Vozidla bez povinnosti podání žádosti o osvobození

Tato skupina obsahuje vozidla na elektrickou energii, vodík nebo hybridní pohon. Podmínkou je speciální státní poznávací značka začínající písmeny EL. Dále pak vozidla přepravující držitele průkazu ZPT a ZTP/P (držitel průkazu musí být přítomen ve vozidle a mít příslušný doklad u sebe, pro zahraniční držitele tohoto druhu průkazu se výjimka pro zpoplatnění nevztahuje) a vozidla k přepravě nezaopatřených dětí, které jsou léčeny pro onemocnění zhoubným nádorem nebo hemoblastózou. Dalšími poživateli zvýhodnění v této skupině jsou historická vozidla opatřena zvláštní registrační značkou s průkazem historického vozidla, [17] vozidla ozbrojených sil mají-li přidělenou vojenskou poznávací značku a vozidla ozbrojeného bezpečnostního sboru jiného státu na základě vzájemnosti. [18]

Osvobozená vozidla na základě podání oznámení

Zde jsou začleněny vozidla, která využívají elektrickou energii, vodík nebo hybridní pohon, avšak nedisponují speciální SPZ a vozidla provozovaná domovy sloužící pro přepravu osob se zdravotním postižením. [17] 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. [18]

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.

1.2.2 Výkonové zpoplatnění

Výkonové zpoplatnění bylo v ČR zavedeno od 1. ledna 2007. Povinnost hradit mýtné se vztahovala na vozidla o hmotnosti převyšující 12 t včetně autobusů. Od 1. ledna 2010 se tato povinnost rozšířila i na vozidla od 3,5 t včetně. Právní úprava je zakotvena v zákoně 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů, ve kterém jsou uvedeny základní podmínky pro určení výše a úhrady mýtného za využívání zpoplatněné pozemní komunikace, povinnosti řidiče a provozovatele vozidla při využití pozemní komunikace, práva a povinnosti pověřeného provozovatele systému elektronického mýtného a kontrolu, zda je mýtné uhrazeno dle právních předpisů.

Správa a provoz elektronického mýtného systému v České republice je zajišťováno Ministerstvem dopravy ČR, které má oprávnění pověřit provozem a výběrem mýtného organizaci zřízenou Ministerstvem dopravy za podmínky, že funkci zakladatele bude vykonávat jménem státu. V ČR je tímto orgánem pověřeno Ředitelství silnic a dálnic (ŘSD) ČR. [19]

Výkonové zpoplatnění neboli mýtné je poplatek, který se platí za ujetou vzdálenost na zpoplatněné pozemní komunikaci, tj. dálnici a vybrané silnici I. třídy. Na rozdíl od systému výběru časového zpoplatnění je tento způsob výběru mýta pro uživatele silniční dopravy administrativně náročnější a mnohem dražší.

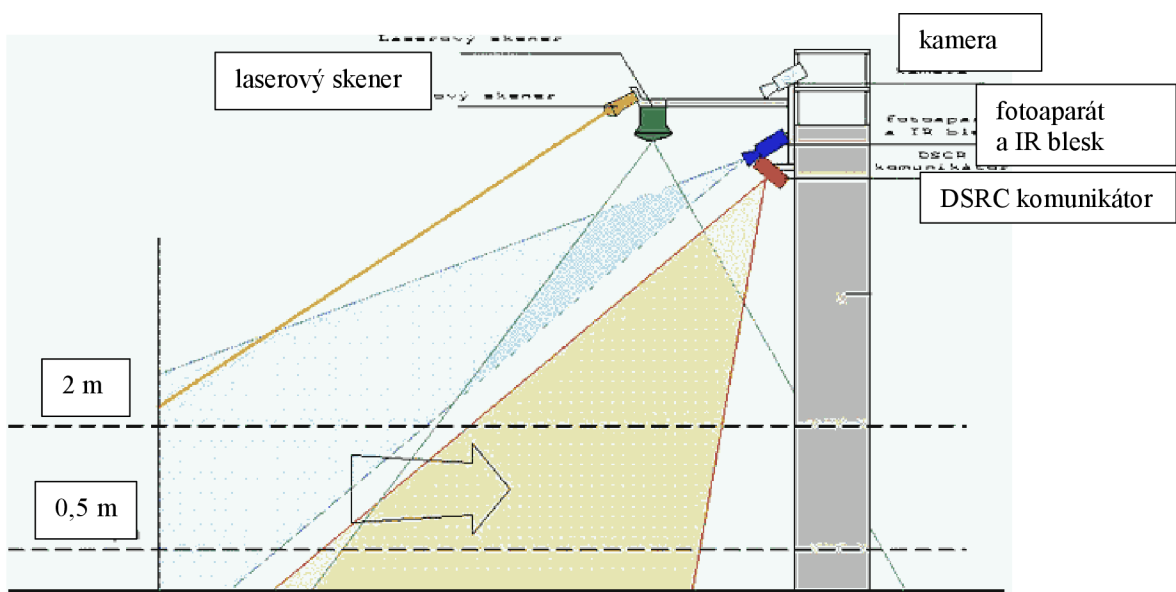
Takováto vozidla musí být vybavena elektronickým palubním zařízením (palubní jednotkou) umožňujícím stanovení výše poplatku za ujetou vzdálenost. Palubní jednotky jsou nepřenositelné, tudíž je může využívat jen konkrétní vozidlo, pro které bylo přiděleno v systému elektronického mýtného. [20]

Mezi základní dva systémy umožňující výběr poplatků elektronického mýta patří systémy:

- mikrovlnný,
- satelitní.

Mikrovlnný mýtný systém

Mikrovlnný systém výběru mýta byl v ČR zaveden již **od počátku zavedení elektronického mýtného v roce 2007 a byl zde až do 1. prosince 2019**. Zavedení tohoto způsobu znamenalo nutnost vytvoření technické základny pro správný provoz. Bylo tak potřeba vybudovat soustavu mýtných bran napříč celou zpoplatněnou pozemní komunikací. Jak již z názvu vyplývá, jedná se o systém založený na principu mikrovlnné technologie. Ten spočívá v komunikaci mezi OBU jednotkou a mýtnou branou na základě DSRC. Komunikace pomocí DSRC mimo jiné obsahuje informace o elektronické identifikaci vozidla, klasifikační data atd. [21]



Obr. 1.4 Jednotlivé prvky systému umístěné na mýtné bráně

Zdroj: [22].

Na obrázku 1.4 DSRC systému vyznačuje svislá čára spouštěcí čáru, výšková hladina označuje výšku umístění OBU jednotky, žlutý paprsek je spouštěcí skener, zelená výšeč označuje klasifikační skener, do modré výšeče vstupuje čelní kamera s IR bleskem, červená výšeč 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. 1.5 OBU jednotka PREMID

Zdroj: [23].

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.

Distribuční místo

Jedná se o místo, kde je možné zaregistrovat vozidlo v systému elektronického mýtného, které je uzpůsobeno pro zákazníky, kteří chtějí využívat způsobu placení předem.

Kontaktní místo

Za účelem umožnění plnění mýtného pomocí následného placení bylo pro zákazníky vytvořeno ještě kontaktní místo. Za právnické osoby zde mohou jednat jejich statutární orgány nebo jimi pověřené osoby na základě zmocnění.

Platbu mýtného lze uskutečňovat dvěma způsoby placení a to:

- placení předem (Pre pay),
- následné placení (Post pay).

Placení předem

Tento způsob placení je podobný jako dobíjení kreditu v telefonním zařízení. Kredit neboli částka vložená na účet se postupně snižuje, a to projetím určité vzdálenosti po zpoplatněné komunikaci. Dosáhne-li zůstatek kreditu nižší než 600 Kč OBU jednotka ohlásí řidiči nízký stav kreditu, a to dvojitým zapípáním. V případě, že je již kredit nižší než hodnota poplatku za daný úsek, tato transakce se již neuskuteční a vzniká dluh pro následný doplatek.

Následné placení

Následné plnění je vyhotovováno formou faktury, a to v souvislosti s uzavřeným typem dohody o podmínkách plnění.

Způsob stanovení ceny výkonového zpoplatnění

Výše úhrady za výkonové zpoplatnění je ovlivněna kromě faktoru ujeté vzdálenosti i uvedením počtu náprav na soupravě vozidla, kategorií pozemní komunikace, kategorií vozidla, emisní třídou vozidla a druhem vozidla. Sazba mýtného je dále ovlivněna hodinou dne, kdy se člení na denní a noční sazbu. [5]

Stanovení ceny za užití jízdy po zpoplatněné komunikaci je zcela odlišné od způsobu placení časového zpoplatnění. Pro správné stanovení výše poplatku jsou nezbytné tyto údaje:

- kategorie pozemní komunikace,
- kategorie vozidla,
- emisní třídy,
- druh vozidla,
- nastavení počtu náprav,
- období.

Údaj kategorie pozemní komunikace

Nový sazebník mýtného zahrnuje dvě kategorie pozemních komunikací, a to dálnice a silnice I. třídy. Dle tohoto tarifu je cena za užití silnice I. třídy téměř o polovinu nižší.

Údaj kategorie vozidla

Nařízení vlády zde taxativně vyjmenovává 2 kategorie a to:

- vozidla mýtného systému kromě vozidel kategorie M2 a M3,
- vozidla kategorie M2 a M3. [10]

Kategorií vozidla M2 jsou v příloze č. 2 vyhlášky č. 341 /2014 Sb. definována jako vozidla s nejvýše osmi místy k sezení kromě místa řidiče, jejichž maximální hmotnost nepřevyšuje 5 tun. Vozidla kategorie M3 jsou taková, jejichž maximální hmotnost převyšuje 5 tun a současně má maximálně osm míst k sezení kromě místa řidiče. [24]

Údaj emisní třída

Emisní třídy určují limitní hodnoty výfukových exhalací, které vozidla produkují. Emisní třídy jsou rozděleny do 6 skupin, do kterých jsou vozidla zařazována dle emisních norem vydané Evropskou unií. Cílem těchto norem je snížení a omezení škodlivých látek vypuštěných do ovzduší způsobené vozidly s diesellovými či benzínovými motory. [8]

Nařízení vlády č. 240/2014 Sb. stanovuje pro vozidla užívající výkonové zpoplatnění tabulku v rozsahu emisních norem od 0. do 6. třídy. Vozidla jsou pak rozdělena do skupin, kde v 1. skupině jsou vozidla s emisní třídou EURO 0 – IV, dále pak EURO V a EURO VI.

Sazebník zohledňuje emisní normy EURO tak, že čím má vozidlo vyšší emisní třídu, tím je jeho poplatek za užití výkonového zpoplatnění nižší. [10]

Údaj druh vozidla

Tento údaj je odvozen od největší povolené hmotnosti. Vozidla o nižší hmotnostní kategorii jsou tedy více finančně zvýhodněna vůči vozidlům vyšší hmotnostní kategorie, a to zcela zásadním způsobem.

Tabulka je rozdělena na vozidla po kategoriích, a to na vozidla s největší povolenou hmotností:

- více než 3,5 tuny a méně než 7,5 tuny,

- nejméně 7,5 tuny a méně než 12 tun,
- 12 tun a více.

Nastavení počtu náprav

Stanovení počtu náprav je dáno počtem náprav vozidla, popř. jeho soupravy. Stanovení je dle skupin, a to 2, 3, 4, 5 a více náprav. Toto rozdělení je rovněž uvedeno v nařízení vlády č. 240/2014 Sb. Zde platí, že čím je větší počet náprav, tím je cena za užití pozemní komunikace vyšší. [10]

Období

Obdobím je myšleno užití zpoplatněné pozemní komunikace v rámci jednoho dne, který je rozdělen na časové období od 5:00 do 22:00 hod. (uplatňuje se denní sazba) a časové období od 22:00 hodin do 5:00 hodin (uplatňuje se noční sazba). [10]

Osvobození od zpoplatnění

Osvobození vozidel spadajících do výkonového zpoplatnění je stejné jako u časového zpoplatnění. Oproti časovému zpoplatnění však i tato vozidla musí být vybavena speciální OBU jednotkou. Na takovéto OBU jednotce nedochází k finančnímu plnění.

Satelitní mýtný systém

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. [25]

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.

Princip elektronického zařízení satelitního výběru mýta je založen na:

- satelitní technologii určení polohy (informace o využívání zpoplatněných míst),
- GSM/GPRS pro komunikaci v mobilních sítích (přenos informací mezi elektronickým zařízením a dalšími informačními subsystemy),

- DSRC technologie (proces kontroly platících při výběru mýta). [19]

Palubní jednotka

Jedná se o elektronické zařízení, které umožňuje zjištění polohy a označení konkrétního vozidla v systému elektronického mýtného.

Musí být umístěno v kabině silničního motorového vozidla tak, aby bylo připevněno za čelním sklem a nebránilo nic k přímé komunikaci palubní jednotky a satelitního způsobu přenosu dat. Současná palubní jednotka je navržena tak, aby byla napojena do elektrické sítě po celou dobu provozu vozidla. Toto je zajištěno 12V zásuvkou. [26]



Obr. 1.6 Palubní jednotka Billien OBU 5051

Zdroj: [27].

Pořízení palubní jednotky lze uskutečnit na obchodním místě nebo prostřednictvím zákaznické samoobsluhy. Palubní jednotka je vydávána oproti zaevidování a složení kauce. V případě využití samoobsluhy lze palubní jednotku obdržet též na obchodním místě nebo zasláním pomocí kurýra. Palubní jednotka Billien má oproti palubní jednotce PREMID nová vylepšení. Z důvodu vyšších nároků na napájení zde nově přibyla značka stupně dobíjení baterie a současně je zde nově zaveden symbol eura značící zůstatek kreditu.

Možnosti placení zůstaly stejné jako u mikrovlnné technologie, tzn., že je zde možnost placení předem, ale i možnost následného plnění. Princip placení předem zůstal stejný jako u mikrovlnné technologie. Zvolení následného placení vyžaduje zaregistrování vozidla a složení bankovní záruky, přičemž tato má být vystavena na dobu nejméně

osmnácti měsíců. V případě neuhrazení faktury do tří dnů od splatnosti je provozovatel oprávněn zablokovat všechna elektronická zařízení vozidla. [26]

Stanovení ceny za výkonové zpoplatnění v systému využívající satelitní technologie

V důsledku změn a právní úpravou novelou nařízení vlády č. 240/2014 Sb. a změnou vyhlášky 470/2012 Sb. došlo k zavedení nových parametrů pro výpočet mýtného. K výše uvedeným poplatkům byly nově zavedeny poplatky skládající se z poplatku za znečištění ovzduší a poplatku za hluk z provozu. Tyto nově vzniklé náklady jsou již zakomponovány v nové sazbě mýtného, jehož účinnost je od 1. ledna 2021.

Dále byla zavedena nová emisní kategorie (CNG / BIO E6). Je určena vozidlům s emisní třídou EURO VI a současně jsou poháněna biometanem nebo zemním plynem. Takováto vozidla musí být v rámci systému přeregistrována.

Nově byla zavedena i tzv. dynamická změna rychlosti. V praxi jde o změnu hmotnostní kategorie v závislosti na připojení/odpojení přípojných vozidel. Sazba se nově bude vztahovat k aktuální hmotnosti vozidla, popř. jízdní soupravy.

Změn nově dosáhla i část zabývající se slev na mýtném. [28]

Osvobození od zpoplatnění

Stejně jako u mikrovláknového systému je osvobození podmíněno vybavením takového vozidla elektronickým zařízením. Výčet subjektů podléhajících osvobození zůstává stejný.

2 Celní správa ČR jako kontrolní orgán silniční dopravy

Celní správa ČR je samostatným správním orgánem, který je podřízen Ministerstvu financí ČR. Základním cílem je ochrana bezpečnostních a ekonomických zájmů ČR a Evropského společenství. Kromě tradičních kompetencí v celní oblasti má v novodobé historii celou řadu nových kompetencí.

2.1 Celní správa ČR

Celní správa ČR vznikla 1. ledna 1993 na základě zákona celního zákona č. 13/1993 Sb. Novodobá historie Celní správy se datuje od 1. května 2004, kdy se ČR stala členem EU. Celní správa se v důsledku tohoto členství musela podstatně transformovat a začít vytvářet nutné předpoklady pro výkon nových kompetencí. K její již tak významné roli správního orgánu a současně bezpečnostního sboru tak v souvislosti s ukončením hraničních kontrol přibýly nové kompetence a odpovědnost za jejich výkon. Mezi hlavní změny patří např. převzetí správy spotřebních daní i kontrolní činnost v silniční dopravě. Celní správa je současně součástí Integrovaného záchranného systému.

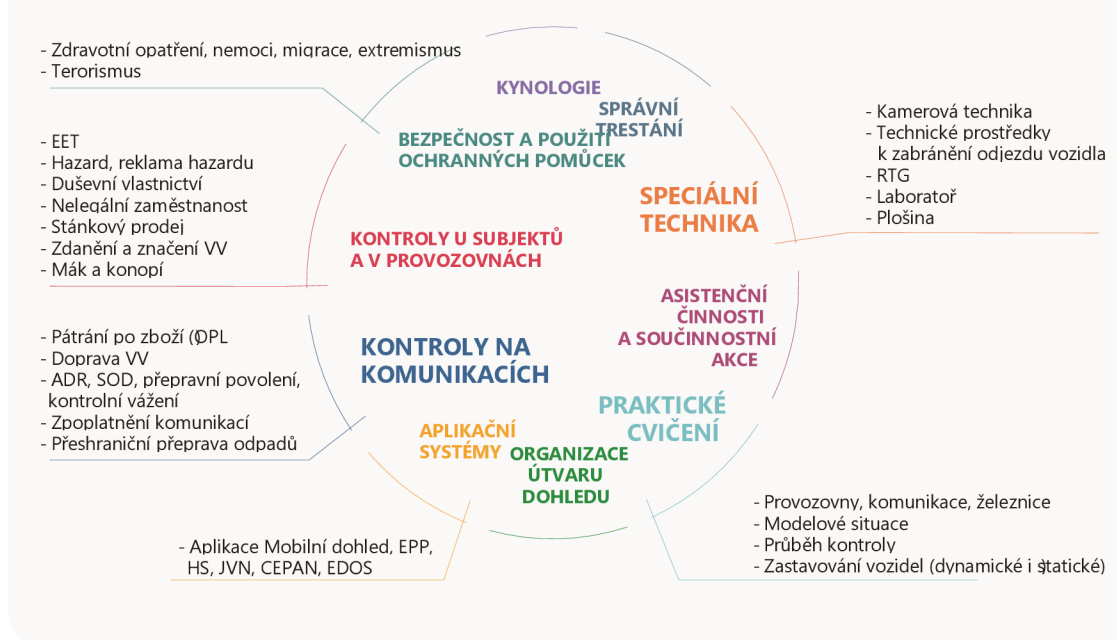
Kompetence Celní správy se v důsledku svého vývoje stále mění a mezi nejnovější lze zmínit kontroly v rámci provozování hazardních her společně s regulací reklamy a kontroly na úseku evidence tržeb, které jsou nařízením vlády aktuálně pozastavené. Celý výčet kompetencí lze nalézt na webových stránkách Celní správy.

Celní správa je tvořena Generálním ředitelstvím cel a celkem 15 celními úřady, které mají vymezené kompetence. Úřady jsou tvořeny z jednotlivých odborů, které se dále člení na oddělení. Kontrolami v oblasti silniční dopravy se zabývá odbor Dohledu. Tento je dále členěn na tři jednotlivá oddělení, které mají vymezený okruh svého působení.

Na Obr. 2.1 je výčet činností a speciální techniky, které oddělení Dohledu pro svoji činnost využívá.

AGENDA DOHLEDU

činnosti a speciální technika



Obr. 2.1 Výčet činností a speciální techniky agendy Dohledu Celní správy ČR

Zdroj: [29].

2.2 Kompetence Celní správy ČR v oblasti silniční dopravy

Celní správa má v oblasti silniční dopravy značné kompetence. Ve svých kompetencích v této oblasti se zaměřuje na kontrolu plnění podmínek týkajících se:

- úhrady silničních poplatků,
- přepravy nebezpečných nákladů,
- kontroly dodržování přestávek a doby řízení v kamionové dopravě,
- dodržování povolené hmotnosti nákladních vozidel,
- státního odborného dozoru nad prací osádek vozidel v mezinárodní silniční nákladní dopravě a ve věcech mezinárodní dopravy osob.

2.2.1 Státní odborný dozor v silniční dopravě

Státní odborný dozor (dále SOD) je souborem orgánů, které vykonávají dohled nad provozem silniční dopravy. Je tvořen dopravními úřady, Celní správou, Policií ČR

a Ministerstvem dopravy ČR. Každý jednotlivý orgán má vymezené pole působnosti dle zákona o silniční dopravě. [31]

Působnost kontrolních orgánů – přehled je uveden v tabulce 2.1.

Tab. 2.1 Kompetence kontrolních orgánů v SOD

Kontrolní orgán dle zákona o silniční dopravě	Nákladní doprava			Doprava osob	
	mezinárodní		vnitrostátní	mezinárodní	vnitrostátní
	tuzemský	zahraniční		Tuzemská, zahraniční	
Dopravní úřad	✓	✓	✓	✓ ne linková	✓
Celní správa ČR	✓	✓	✓	✓ ne linková	✓
Policie ČR	✓	✓	✓	✓ ne linková	✓
Ministerstvo dopravy	×	×	×	✓ linková	×

Zdroj: vlastní zpracování podle [32].

Předmětem kontroly ze strany Celní správy je:

- 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).

Celní správa tak kontroluje činnost osádek vozidel, podává návrhy na zahájení o uložení pokuty dopravním úřadům nebo ministerstvu dopravy. [33]

Cílem SOD je:

- zvýšení bezpečnosti silničního provozu,
- zlepšení sociálních podmínek řidičů v oblasti silniční dopravy,
- zajištění poctivé hospodářské soutěže v oblasti silniční dopravy. [34]

2.2.2 Přeprava nebezpečných věcí v silniční dopravě

Přeprava nebezpečných věcí se v rámci silniční dopravy dopravuje podle pravidel uvedených v dohodě o mezinárodní silniční přepravě nebezpečných věcí tzv. ADR. Lze říct, že se jedná o bezpečnostní normy určující způsob přepravy podle zařazení věcí do tříd nebezpečnosti. [30]

Všechny povinnosti vztahující se na jednotlivé účastníky přepravního řetězce jsou řešeny v § 23 zákona č. 111/1994 Sb., o silniční dopravě. V tomto zákoně je právní úprava, na jejímž základě je Celní správa ustanovena kontrolním orgánem. [30]

Předmětem kontroly jsou:

- kontrola průvodních dokladů (přepravní doklad, písemné pokyny, osvědčení o školení řidiče),
- průkaz totožnosti,
- značení vozidel dle dohody ADR,
- osvědčení vozidla,
- povinná výbava a výbava vozidla,
- hasicí přístroje,
- značení kusů,
- obaly a způsob přepravy.

2.2.3 Kontrola provozování vnitrostátní a zahraniční nákladní dopravy

Před vstupem ČR do EU se kontroly uskutečňovaly v rámci hraničních kontrol. Od roku 2004 se státní hranice otevřely a kontroly přešly na Celní správu jako kontrolní orgán na území ČR. Kontrola zahraniční nákladní dopravy spočívá v kontrole oprávnění pro provozování mezinárodní dopravy (Eurolicence a přepravního povolení CEMT). [35] Dokladem pro provozování vnitrostátní nákladní dopravy je koncese.

Předmět kontroly:

- doklad o nákladu a vztah dopravce k němu,
- doklad o oprávnění k podnikání (výpis z živnostenského rejstříku nebo jeho kopie),
- opisy licence Společenství,
- osvědčení řidiče,

- povolení pro mezinárodní silniční nákladní dopravu,
- povolení CEMT.

Zaměření kontrol je na provádění doprav pro vlastní a cizí potřebu za účelem podnikání vozidly, jejichž největší povolená hmotnost přesahuje 3,5 tuny, jsou-li určena k přepravě zvířat nebo věcí, nebo vozidly určenými pro přepravu více než 9 osob včetně řidiče. [36]

2.2.4 Nízkorychlostní vážení

Problematika nízkorychlostního vážení je zakotvena v zákonu č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, konkrétně v § 38a. Jedná se o stacionární kontrolní vážení. Kategoriemi vozidel spadajících do nízkorychlostního vážení jsou vozidla kategorií M2, M3, N1, N2, N3, T, C, O, R, S nebo SS a jejich jízdní soupravy.

Předmět kontroly:

- kontrola hmotnosti na nápravu nebo skupinu náprav,
- kontrola celkové hmotnosti,
- kontrola stanovených rozměrů,
- dodržení podmínek spojitelnosti vozidel. [37]

Používané mobilní a stacionární váhy jsou zařízením, které odpovídá požadavkům Českého metrologického institutu. Řidič kontrolovaného vozidla je povinen následovat hlídku až do vzdálenosti 16 km v součtu od své původní trasy. Při překročení největší povolené hmotnosti podle zvláštního právního předpisu smí být řidiči další jízda zakázána.

2.2.5 Centrum služeb pro silniční dopravu

Centra služeb byla vytvořena za účelem odborné činnosti v oblasti silniční kontroly a za účelem zvýšení bezpečnosti v rámci silničního provozu. Úzce spolupracují s dopravní službou Policie ČR a orgány Celní správy. Jsou však i k dispozici účastníkům silničního provozu. Na základě požadavku poskytují svoji součinnost i krajským úřadům. Od roku 2020 disponují 21 hlídkovými vozidly kontroly MEJ. Každé vozidlo je speciálně vybavené potřebným SW, HW a dalšími technickými prostředky. Jejich činnost se zaměřuje na oblast dodržování sociálních předpisů, tj. správné funkce záznamového zařízení, přeprava dle ADR, nízko rychlostní vážení, technický stav vozidel, upevňování nákladů aj. [38]

3 Současný stav systému výběru a kontroly zpoplatnění užívání pozemních komunikací

V ČR je užívání pozemních komunikací bezplatné, pokud se pozemní komunikace užívají obvyklým způsobem a k účelům, ke kterým jsou určeny. Právní úprava zejména v zákoně č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích a např. v zákoně č. 565/1990 Sb., o místních poplatcích umožňuje užívání pozemních komunikací zpoplatnit.

3.1 Současný stav zpoplatnění užívání pozemních komunikací

V současnosti zpoplatnění užívání pozemních komunikací zahrnuje:

- užívání dálnic a vybraných silnic I. třídy,
- placení silniční daně.

Toto zpoplatnění užívání pozemních komunikací je v gesci Ministerstva financí ČR, které je společným nadřízeným orgánem Finanční správy ČR a Celní správy. Finanční prostředky takto vybrané jsou příjmem SFDI.

Kompetenční model kontroly výběru plateb na úseku pozemních komunikací je zobrazen níže – viz Schéma 3.1.

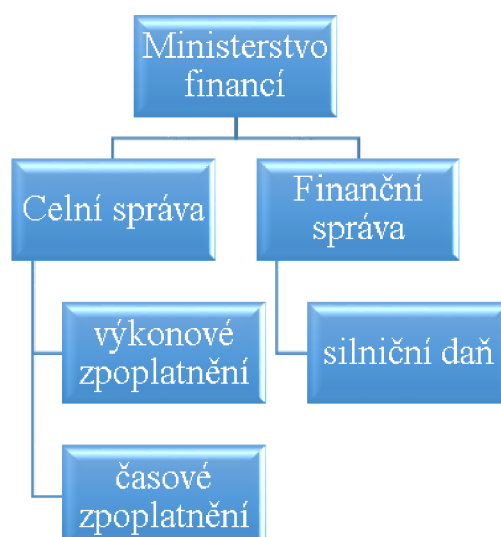


Schéma 3.1 Kompetenční model výběru silničních poplatků za užívání pozemních komunikací

Zdroj: vlastní zpracování.

Problematikou silniční daně se zabývá samostatný zákon č. 16/1993 Sb., o dani silniční, který mimo jiné stanoví předmět daně, poplatníky, osvobození od daně aj.

Předmětem silniční daně jsou silniční motorová vozidla a jejich přípojná vozidla, jež splňují podmínky registrace v ČR, provozování v ČR a jsou používána právnickými nebo fyzickými osobami za účelem podnikání. Nákladní vozidla a přípojná vozidla s největší povolenou hmotností nad 3,5 tuny registrovaná v ČR jsou předmětem silniční daně vždy. Poplatníci silniční daně jsou vymezeni v § 4 zákona, o silniční dani, osvobození od silniční daně je vymezeno v §3 výše uvedeného zákona. [39]

Specifickým případem zpoplatnění užívání pozemních komunikací jsou platby za užití místních komunikací (např. parkovné).

Vzhledem k tomu, že předmětem zpracování této práce je problematika výběru výkonového a časového zpoplatnění a výkon státní správy z hlediska působnosti Celní správy, nebude v další části bakalářské práce řešena problematika silniční daně ani zpoplatnění místních komunikací.

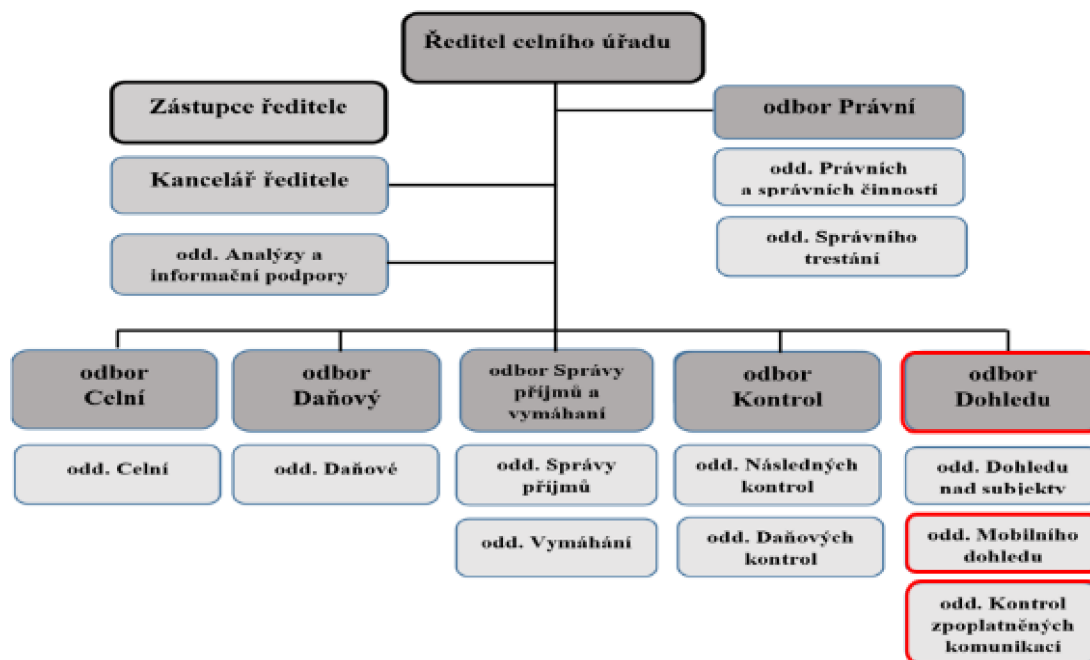
3.2 Oprávnění k provedení kontroly výkonového a časového zpoplatnění z pohledu celního úřadu

Oprávnění k provedení kontroly výkonového a časového zpoplatnění je zakotveno v zákoně č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích. Oprávnění celníka k provedení jednotlivých úkonů, které jsou nutné k provedení kontroly, jsou uvedeny v zákoně 17/2012 Sb., o Celní správě ČR.

Kontrolou výkonového a časového zpoplatnění se zabývají příslušníci Celní správy na jednotlivých celních úřadech. Zde organizačně náleží pod odbor Dohledu.

V rámci odboru Dohledu vykonává dohled nad výkonovým zpoplatněním oddělení Kontrol zpoplatněných komunikací. Výkon dohledu nad časovým zpoplatněním vykonává současně oddělení Mobilního dohledu a oddělení Kontrol zpoplatněných komunikací.

Pro názornost a snadnější orientaci v organizační struktuře celních úřadů je níže na obrázku 3.1 uvedeno schématické znázornění jejich organizační struktury.



Obr. 3.1 Organizační struktura celního úřadu

Zdroj: vlastní zpracování podle [29].

3.3 Způsoby provedení silniční kontroly Celní správou

Celní správa vykonává kontrolu výkonového a časového zpoplatnění různými technologiemi a použitou technikou.

3.3.1 Technologie provedení kontroly výkonového zpoplatnění.

Kontrola výkonového zpoplatnění je vykonávána pomocí specializovaného HW a SW vybavení hlídkového vozidla kontroly (dále MEV). Po přihlášení do systému jsou oprávnění zaměstnanci schopni vykonávat činnost dohledu. Bez tohoto vybavení není možné dohled a kontrolu uskutečnit.

Kontrolu výkonového zpoplatnění lze provádět dvěma způsoby a to:

- staticky,
- dynamicky.

V rámci statické kontroly je načítání vozidel pomocí antény umístěné na střeše vozidla MEV přes komunikační kanál vyhrazené rádiové komunikace (dále DSRC). Při této kontrole je hlídkové vozidlo poblíž zpoplatněné komunikace, kde stojí a vozidla podléhající zpoplatnění jsou načítána, když kolem takového vozidla projíždí. Výhoda

spočívá v okamžitém ztotožnění vozidla s případným mýtním incidentem. Nevýhodou je, že vozidla, která mají upevněnou OBU jednotku nesprávným způsobem, nemusí být touto anténou vůbec načtena. Současně jsou pracovníci vystaveni nebezpečí, které vyplývá z provozu na pozemní komunikaci. K co nejlepšímu načítání OBU jednotek je nezbytné správné zastavení a nasměrování vozidla, a to tak, že jeho zadní část, na které je na střeše umístěna anténa, musí být blíže ke zpoplatněné pozemní komunikaci. Anténa obsahuje DSRC modul pro komunikaci na krátkou vzdálenost a současně kamery určené k pořízení a následné verifikaci registrační značky (RZ).

Tato komunikace poskytuje operátorovi vozidla následující informace:

- časovou značku,
- data o OBU zařízení (kód země, RZ, stav GPS ...),
- údaje o vozidle,
- údaje o mýtných transakcích,
- přehledovou fotografii,
- detailovou fotografii.

V rámci statické kontroly lze tyto údaje získat i pomocí kontrolních mýtných bran. Z tohoto pohledu je takto prováděná kontrola pro osádku vozidla bezpečnější. Informace pro operátora vozidla jsou shodné jako při kontrole provedené za využití střešní nástavby. Kontroly prováděné pomocí střešní nástavby lze zařadit i do dynamického způsobu provedení kontroly, neboť je lze využívat i za jízdy služebního vozidla při předjíždění.



Obr. 3.2 Vozidlo MEV určené pro kontrolu výkonového a časového zpoplatnění

Zdroj: vlastní zpracování.

Výkonnost pracovníků vybraných celních úřadů v rámci kontrol zaměřených na výkonové zpoplatnění zobrazuje tabulka 3.1.

Z tabulky lze vyčíst počet případů porušení projednaných na místě, počet postoupených do správního řízení, počet a výše kaucí. V rámci Jihomoravského kraje je tabulka rozdělena na 2 detašované pracoviště, tj. Lanžhot a Břeclav.

Tab. 3.1 Přehled porušení zjištěných provedenými kontrolami výkonového zpoplatnění za období leden - červen 2021

dislokace	počet porušení	postoupeno do správního řízení	počet kaucí	celková výše kaucí [Kč]	počet s pokutou	souhrnná výše pokut [Kč]	průměrná výše pokuty [Kč]
CÚ pro Jihočeský kraj	1 344	253	74	510 000	1 091	947 100	5 222
CÚ pro Jihomoravský kraj Břeclav	1 510	28	10	280 000	1482	2 427 640	10 212
CÚ pro Jihomoravský kraj Lanžhot	1 160	1	0	0	1159	1 300 100	6 757
CÚ pro Karlovarský kraj	456	131	0	0	325	275 400	5 109
CÚ pro Královéhradecký kraj	861	8	1	5 000	853	976 830	6 854
CÚ pro Liberecký kraj	485	18	2	60 000	467	601 380	7 828
CÚ pro Moravskoslezský kraj	1 328	63	14	70 000	1 265	1 059 500	5 024
CÚ pro Olomoucký kraj	849	73	21	110 000	776	969 800	7 512
CÚ pro Plzeňský kraj	1 108	26	2	25 000	1 082	1 087 400	5 985
CÚ pro Středočeský kraj	896	125	32	520 000	771	1 061 000	8 212
CÚ pro Ústecký kraj	516	12	0	0	504	363 700	4 081
CÚ pro Kraj Vysočina	701	20	4	85 000	681	480 000	4 275
Celkem	11 214	758	160	1 665 000	10 456	11 549 850	6 636

Zdroj: vlastní zpracování podle [40].

3.3.2 Technologie provedení kontroly časového zpoplatnění

Kontrola časového zpoplatnění se provádí pomocí kamerové soupravy, která obsahuje:

- kameru pro detekci a rozpoznání RZ,
- nutné příslušenství,
- tablet pro zobrazení výsledků detekce.

Tento kamerový systém je přenosný a lze ho tak bez větších potíží naistalovat i do jiného služebního vozidla. Takto detekovaná vozidla jsou porovnávána se systémem, kde jsou uložena validní data o zaplacených poplatcích.

Dalším způsobem validace vozidel je způsob pomocí webové aplikace např. v mobilním telefonu, a to na webu e-dalnice.cz. Kamerovou soupravu lze používat jak při stojícím vozidle, tak i za jízdy.

Výkonost činnosti pracovníků celních úřadů na úseku výkonového zpoplatnění zobrazuje tabulka 3.2. Stejně jako u předcházející tabulky je pozornost zaměřena na vybrané celní úřady.

Tab. 3.2 Přehled porušení zjištěných provedenými kontrolami časového zpoplatnění v období leden - červen 2021

dislokace	počet porušení	postoupeno do správního řízení	počet kaucí	celková výše kaucí [Kč]	počet s pokutou	souhrnná výše pokut [Kč]	průměrná výše pokuty [Kč]
CÚ pro Jihočeský kraj	64	1	0	0	63	44 600	5 062
CÚ pro Jihomoravský kraj Břeclav	248	2	0	0	246	283 800	6 802
CÚ pro Jihomoravský kraj Lanžhot	418	0	0	0	418	401 223	5 756
CÚ pro Královéhradecký kraj	816	12	0	0	804	1 197 900	8 881
CÚ pro Liberecký kraj	411	2	0	0	409	572 000	8 577
CÚ pro Moravskoslezský kraj	268	5	1	5 000	263	268 100	6 113
CÚ pro Olomoucký kraj	330	0	0	0	330	408 350	7 326

dislokace	počet porušení	postoupeno do správního řízení	počet kaucí	celková výše kaucí [Kč]	počet s pokutou	souhrnná výše pokut [Kč]	průměrná výše pokuty [Kč]
CÚ pro Plzeňský kraj	411	2	0	0	409	362 100	5 052
CÚ pro Středočeský kraj	788	3	0	0	785	1 488 700	11 641
CÚ pro Ústecký kraj	438	3	0	0	435	423 600	5 729
CÚ pro Kraj Vysočina	1 226	4	0	0	1 222	1 255 000	6 172
Celkem	5 418	34	1	5 000	5 384	6 705 373	7 437

Zdroj: vlastní zpracování podle [40].

3.3.3 Podmínky pro výkon kontrolní činnosti pracovníků

Celník ve stejnokroji je oprávněn zastavit vozidlo v systému elektronického mýtného, 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, zda je evidováno v systému elektronického mýtného a zda jsou do elektronického zařízení zadány údaje umožňující správné stanovení mýtného, a kontrole úhrady mýtného, včetně kontroly dokladů prokazujících úhradu mýtného.

Obdobně je oprávněn zastavit vozidlo v systému časového zpoplatnění, zjistit totožnost řidiče a provozovatele vozidla, není-li řidič současně jeho provozovatelem, a totožnost přepravované osoby, k jejíž přepravě se má vztahovat osvobození vozidla od zpoplatnění a podrobit vozidlo kontrole úhrady časového poplatku nebo naplnění důvodu pro osvobození vozidla od zpoplatnění.

Výkon kontrolora výkonového a časového zpoplatnění má svá specifika. Činnost se provádí zejména na dálnici, popř. silnici I. třídy ve dvoučlenných hlídkách v rámci dvanáctihodinových směn. Tato služba je prováděna nepřetržitě, tj. ve dne i v noci. V rámci výkonu povolání jsou dvě třicetiminutové přestávky za směnu. Dlouhá a náročná služba se může negativně projevit a docházet ke zvýšení rizika nebezpečí způsobené únavou.

Specifikum této práce je také v tom, že hlídka je v přímém kontaktu při komunikaci v rámci prováděných kontrol s tuzemskými i zahraničními řidiči jak v mezinárodní kamionové dopravě, tak i v osobní dopravě. Zde vzniká vysoká míra rizika nebezpečí

z důvodu možného zastavení agresivních osob nebo nepřiměřeného chování např. ujíždění z důvodu nezaplacení poplatku nebo převážení zakázaných látek. Dalším neméně důležitým faktorem při činnosti hlídky bývá někdy i nutnost provedení kontroly na nepřehledných místech pozemní komunikace způsobených zejména nedostatečným počtem odstavných a parkovacích míst.

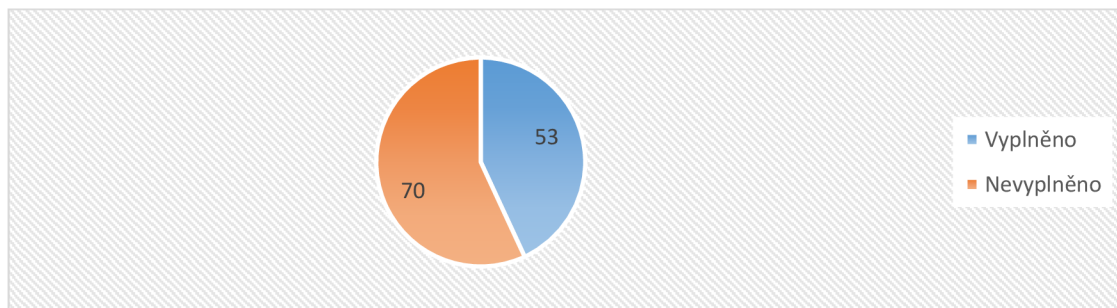
3.4 Dotazníkové šetření jako součást analýzy

Z důvodu objektivního posouzení činnosti práce celníků a k dosažení co nejrelevantnějších podkladů pro řešení problematiky bakalářské práce bylo přistoupeno k dotazníkovému šetření. Jedná se tak o přímou vazbu s kontrolory zabývajícími se danou problematikou, tj. pracovníci z oddělení Kontrol zpoplatněných komunikací, čímž je dosaženo validních odpovědí k danému tématu. Zhodnocení odpovědí je uvedeno v podkapitole 4.1 této bakalářské práce.

Struktura dotazníku a průvodní dopis je součástí přílohy této práce. K vyplnění dotazníku byla využita webová stránka www.surveymonkey.com, kde byly jednotlivé otázky převedeny do dané struktury a formou odkazu přeposlány k jednotlivým respondentům. Otázky byly položeny jak ve formě otevřených, tak i ve formě uzavřených otázek. Celkem bylo cíleně osloveno 191 respondentů z 11 krajů, z řad příslušníků Celní správy, a to formou emailové komunikace na základě interních údajů. Sociodemografické údaje o respondentech jsou uvedeny v kapitole 4.

Dotazník byl pro vyplnění k dispozici celkem 10 dní. K délce časové lhůty pro možnou reakci na dotazník bylo přistoupeno vzhledem k období vystavení dotazníku (červenec), tj. období dovolených a současně s ohledem na směnnost jednotlivých pracovníků.

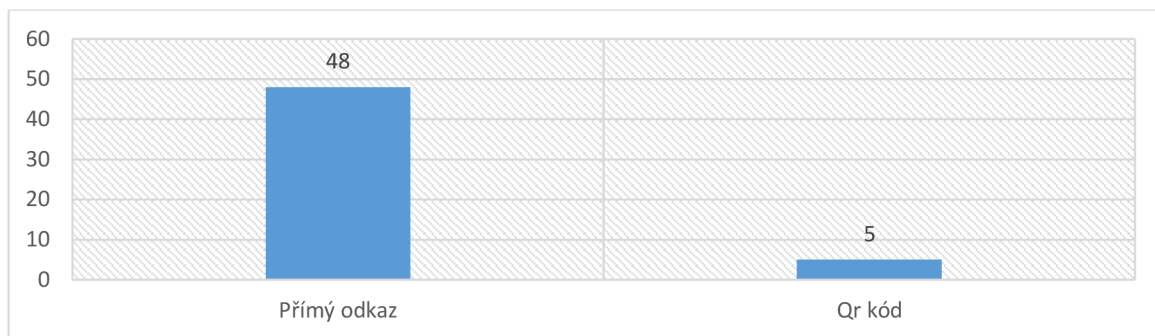
Grafické znázornění počtu zhlédnutí dotazníku a vyplnění dotazníku je uvedeno v grafu 3.1.



Graf 3.1 Statistika vyplnění dotazníku

Zdroj: vlastní zpracování podle [41].

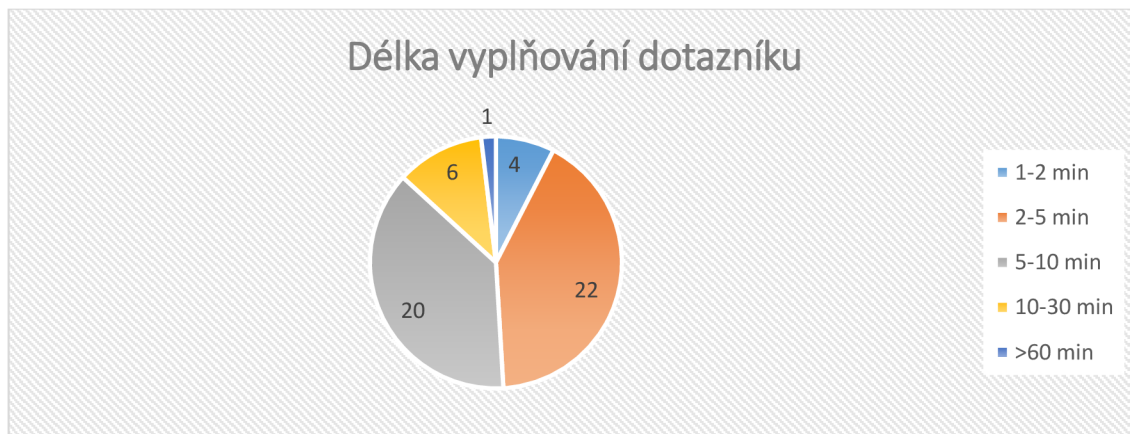
Dotazníkové šetření shlédlo 123 navštěvujících, přitom k vyplnění přistoupilo 53 respondentů. Celková úspěšnost vyplnění tak činila 43,1 %. Odkaz na vyplnění dotazníku byl podán dvěma způsoby. Prvním způsobem byl odkaz přímý, tj. kliknutím na příslušný link a druhý způsob byl naskenování odkazu pomocí vystaveného QR kódu. Ze statistiky dále vyplývá, že k přímému odkazu přistoupilo 48 respondentů. QR kódu tak využilo 5 respondentů.



Graf 3.2 Zdroj návštěv

Zdroj: vlastní zpracování podle [41].

Dále lze z výsledků analýzy dotazníkového šetření vyčíst délku zpracování dotazníku. Toto zobrazuje následující graf.



Graf 3.3 Délka vyplňování dotazníku

Zdroj: vlastní zpracování podle [41].

Z těchto údajů vyplývá, že dotazník byl vyplňován 49 respondenty v čase od 2 do 60 min. a pouze 4 respondenti vyplnili dotazník do 2 minut. Tato statistika tak slouží k posílení validních odpovědí tím, že se šetřením respondenti zabývali delší dobu.

4 Zhodnocení výsledků analýzy a návrh na zlepšení

V této části bakalářské práce je uvedeno zhodnocení dotazníkového šetření a předložen návrh na zlepšení kontrolní činnosti, včetně jeho zhodnocení.

4.1 Zhodnocení odpovědí na otázky dotazníkového šetření

V dotazníkovém šetření bylo položeno celkem 18 otázek rozdělených účelně do třech oblastí.

První část otázek se zaměřuje na činnost pracovníků celní správy v rámci působnosti kontrol na výkonové a časové zpoplatnění z hlediska bezpečnosti. Jedná se o soubor otázek 1–6.

Druhá část otázek se zabývá výkonovým a časovým zpoplatněním z pohledu HW a SW vybavenosti a spolehlivosti při kontrolní činnosti. Tyto otázky jsou v pořadí 8-13.

Třetí oblast je věnována sociodemografickým údajům o respondentech.

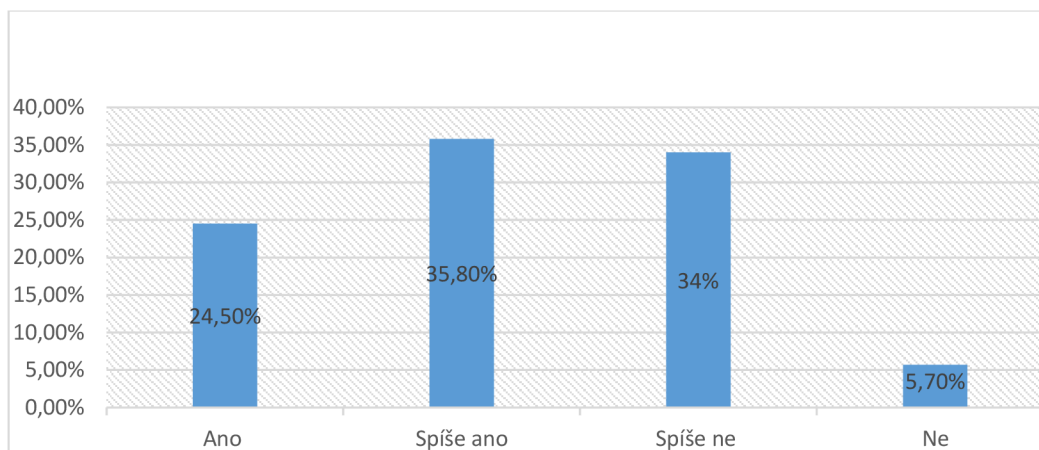
Zhodnocení odpovědí

1. Považujete výkon funkce kontrolora zpoplatnění vybraných pozemních komunikací jako bezpečný?

(Pokud je Vaše odpověď NE, přejděte k otázce č. 7)

Respondenti v rámci otázky č. 1 odpovídali na riziko spojené s jejich povoláním. Z níže uvedených odpovědí (viz Graf 4.1) vybírali pouze jednu odpověď.

Respondenti na tuto otázku odpověděli Ano popř. spíše ano v celkovém součtu 24 odpovědí, což odpovídá 60,3 % všech odpovědí. V 39,7 % odpovědí byla vyslovena odpověď Ne nebo spíše ne.

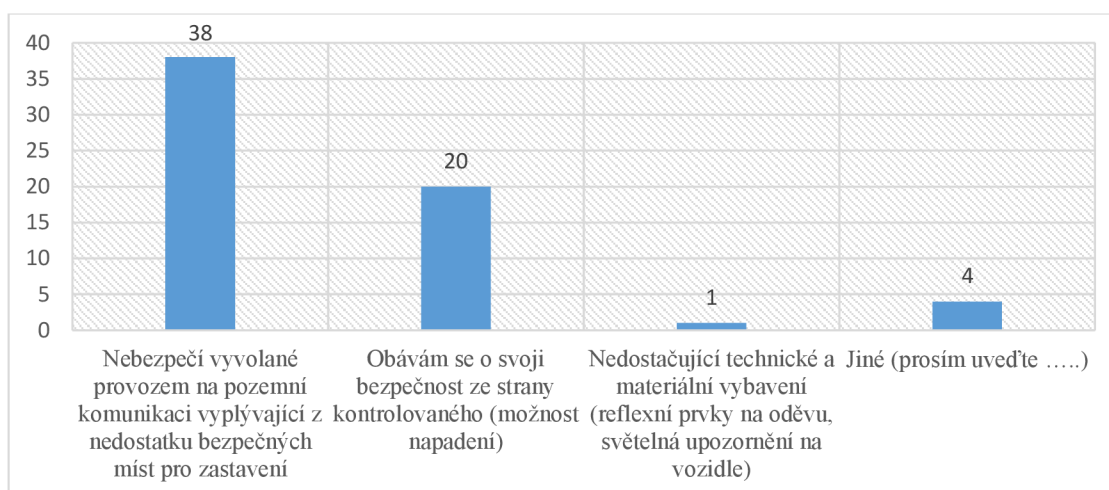


Graf 4.1 Zobrazení zhodnocení odpovědí na otázku č. 1

Zdroj: vlastní zpracování.

2. V čem spatřujete nebezpečnost při výkonu funkce?

V otázce č. 2 bylo možné zvolit jednu nebo více odpovědí, popř. doplnit vlastním poznatkem. Z dotazníku vyplývá, že nebezpečí vyvolané provozem na pozemní komunikaci patří mezi největší riziko spolu s obavou o svoji bezpečnost v rámci kontrolních úkonů. Naopak nedostačující technické vybavení uvádí pouze 1 odpověď, a tudíž je velmi zanedbatelné. Celkem u 4 odpovědí bylo uvedeno jiné riziko, avšak nebylo uvedeno jaké.



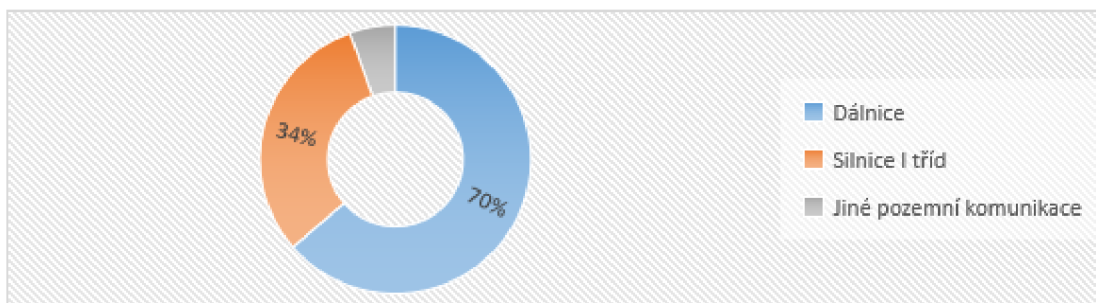
Graf 4.2 Zobrazení zhodnocení odpovědí na otázku č. 2

Zdroj: vlastní zpracování.

3. Na kterých úsecích pozemní komunikace vnímáte větší bezpečnostní riziko?

Stejně jako u dříve položené otázky šlo zvolit z jedné nebo více odpovědí. Respondenti v 70 % odpověděli, že hlavním bezpečnostním rizikem spatřují dálnice. Silnice I. třídy

uvedli v 34 % odpovědí a bezpečnostní riziko na jiné pozemní komunikaci vidí 6 % respondentů.

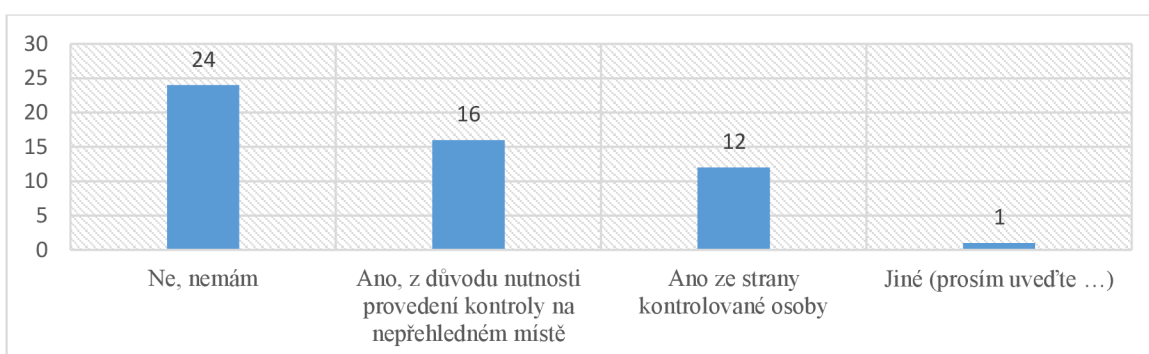


Graf 4.3 Zobrazení zhodnocení odpovědí na otázku č. 3

Zdroj: vlastní zpracování.

4. Máte osobní zkušenost s nebezpečnou situací při výkonu kontrolní činnosti?

Otázka je zaměřena na osobní zkušenost s nebezpečím v rámci výkonu kontrolní činnosti. V rámci této otázky šlo zvolit jednu nebo více odpovědí. Z výsledků vyplývá, že negativní zkušenost má celkem 29 dotázaných. 24 odpovědí bylo negativních. Z grafu 4.4 vyplývá i důvod negativní zkušenosti, příp. uvedeno jiné.

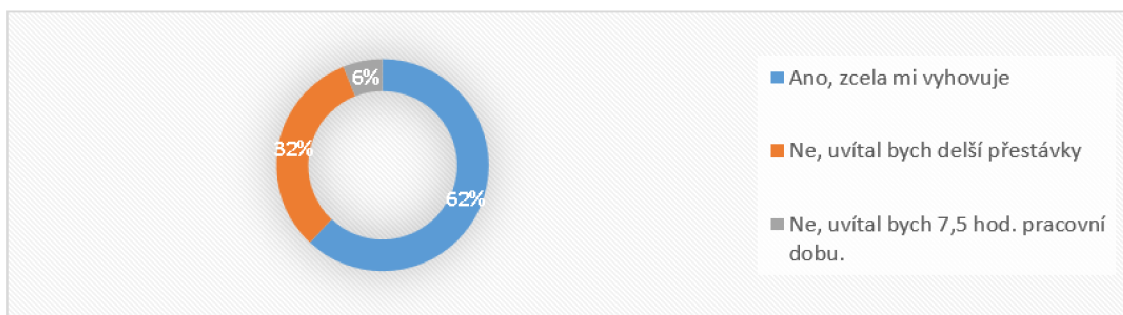


Graf 4.4 Zobrazení zhodnocení odpovědí na otázku č. 4

Zdroj: vlastní zpracování.

5. Považujete stávající délku pracovní doby z hlediska bezpečnosti v rámci kontrolní činnosti za přiměřenou?

Otázka je koncipovaná s ohledem na náročnost výkonu povolání ve vztahu k délce čerpání přestávky. Výkon tohoto povolání se uskutečňuje v rámci 12 hod. směn. Dotazovaní měli možnost zvolit pouze jednu odpověď. S délkou pracovní doby je spokojeno 62 % dotázaných. 32 % by uvítalo delší přestávku a pouze 6 % by raději sloužili 7,5 hod. směny.



Graf 4.5 Zobrazení zhodnocení odpovědí na otázku č. 5

Zdroj: vlastní zpracování.

6. Co by podle vás vedlo ke zvýšení Vaší bezpečnosti při kontrolní činnosti?

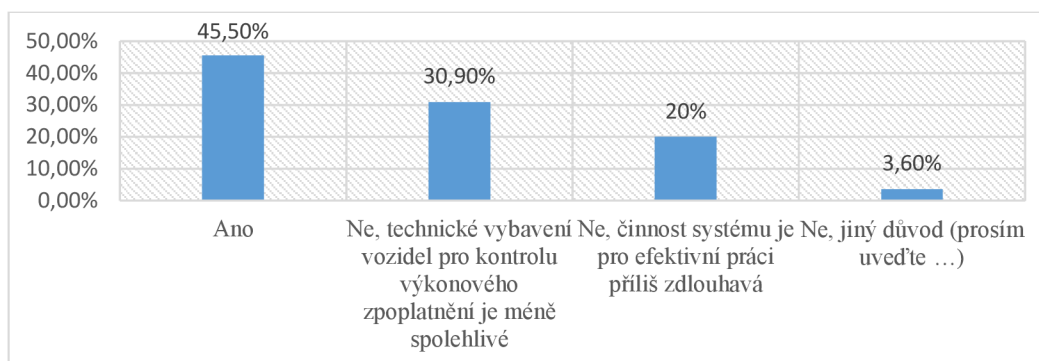
Touto otázkou byli respondenti požádáni o názor k zavedení možných opatření vedoucích ke zvýšení bezpečnosti při kontrolní činnosti. Celkem na tuto otázku odpovědělo 30 respondentů. Otázka byla položena jako otevřená a z průzkumu byly vyřazeny ty odpovědi, jež nebyly relevantní k dané otázce. Možné návrhy na danou problematiku jsou následující:

- Zrušení nočních směn.
- Zvýšení počtu hodin služební přípravy.
- Kontroly prováděné přímo v celním prostoru, popřípadě odstavné plochy vymezené pouze pro kontrolní činnost CS.
- Vytvoření místa na dálnici, které je uzpůsobeno pro načítání nákladních vozidel. Vozidlo CS umístěno za betonovou bariérou.
- Zavedení tříčlenných hlídek.
- Vybudování vhodných odstavných ploch, které by současně sloužily jako parkovací plocha pro řidiče nákladní dopravy.
- Více přestávek k odpočinku.

7. Považujete softwarové a hardwarové vybavení vozidla vykonávající dohled nad výkonovým zpoplatněním za dostačující?

Uvedená otázka směřuje na vybavení vozidel MEV pro práci osádek. Odpovědi na tuto otázku mohlo být uvedeno více, minimálně však jedna. Celkem bylo uvedeno 55 odpovědí, jejíž rozložení je uvedeno níže. Z hodnocení uvedené oblasti vyplývá, že 45,5 % odpovídajících nespatřuje ve vybavení vozidel žádné nedostatky. 30,9 %

respondentů však uvádí, že dané vybavení je méně spolehlivé a 20 % dotázaných spatřuje činnost systému za příliš zdlouhavou.

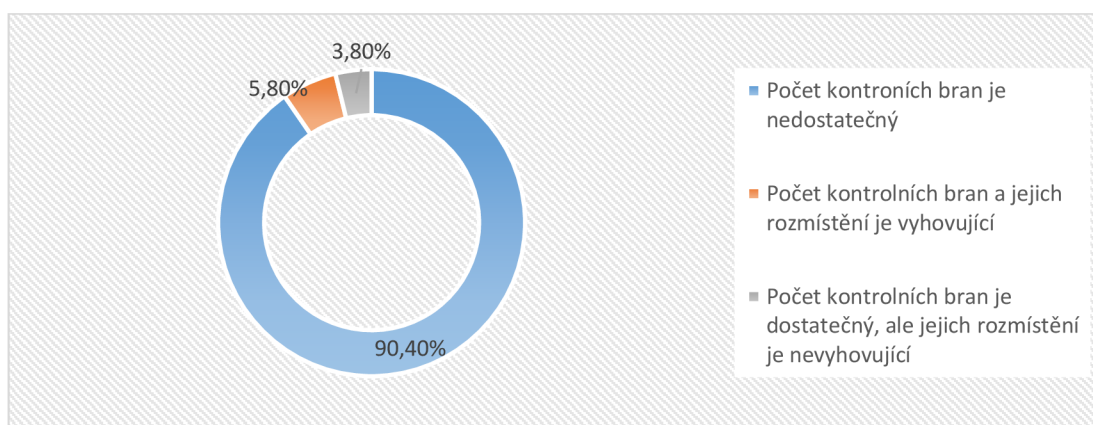


Graf 4.6 Zobrazení zhodnocení odpovědí na otázku č. 7

Zdroj: vlastní zpracování.

8. Jak hodnotíte počet kontrolních bran a jejich rozmístění pro efektivní kontrolní činnost?

Respondenti si pro tuto otázku mohli zvolit pouze jednu odpověď. Celkem na tuto otázku odpovědělo 52 dotázaných. 90,4 % procent respondentů spatřuje počet kontrolních bran jako nedostatečný. Pouze 9,6 % tazatelů vnímá počet kontrolních bran jako dostačující nebo jen s výhradou lepšího rozmístění.



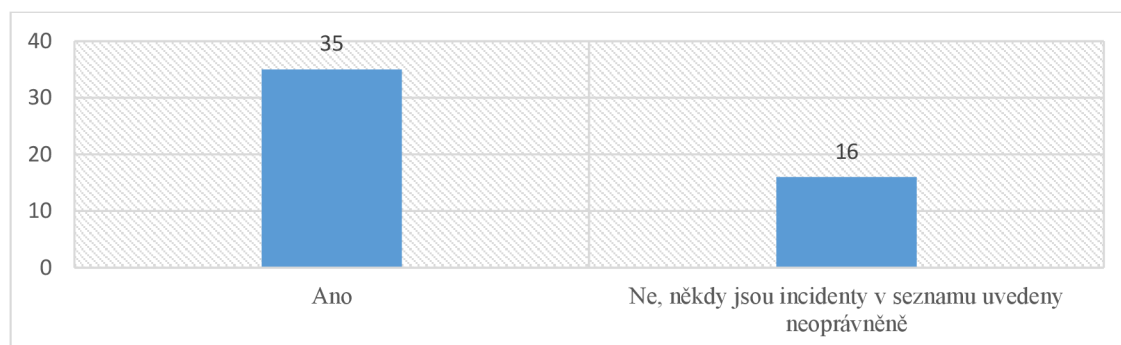
Graf 4.7 Zobrazení zhodnocení odpovědí na otázku č. 8

Zdroj: vlastní zpracování.

9. Považujete incidenty uvedené v seznamu ke kontrole za dostatečně průkazné pro následné řízení?

Otázka byla zaměřena na SW a HW vybavenost a s tím spojenou spolehlivost pro přestupkové, popř. správní řízení. 68,6 % respondentů tedy 35 dotázaných vnímá spolehlivost MEV z pohledu SW a HW vybavení za spolehlivou. Avšak 16 odpovědí tj.

31,4 % uvádí zkušenost s neoprávněnými incidenty v systému pro kontrolu výkonového zpoplatnění.



Graf 4.8 Zobrazení zhodnocení odpovědí na otázku č. 9

Zdroj: vlastní zpracování.

10. Považujete rychlost odezvy systému ke kontrole výkonového zpoplatnění za dostatečně rychlou?

Otázka je zaměřena na rychlost zpětné vazby systému při vyvolání požadavku na zvolené údaje. V otázce bylo možno odpovědět pouze na jednu zvolenou možnost. Na otázku odpovědělo celkem 52 respondentů. 75 % dotázaných odpovědělo, že jsou někdy odezvy na incidenty provedeny s prodlevou a 25 % považuje odezvu systému za dostatečně rychlou.

11. Jak hodnotíte vybavení, které je určeno pro účinnou kontrolu elektronických dálničních známek?

Otázka se vztahuje na technické vybavení ke kontrole elektronických známek. V odpovědi na otázku bylo možno zvolit jednu nebo více odpovědí. Následující tabulka zobrazuje počet responzí a jejich podíl vztahený k jednotlivým odpovědím.

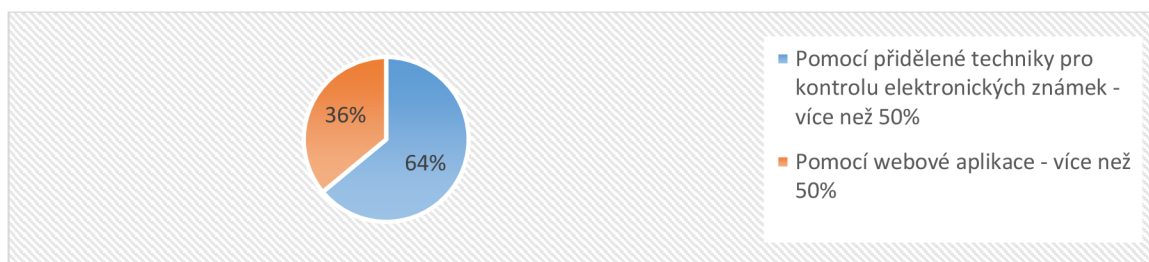
Tab. 4.1 Přehled odpovědí na otázku č. 11

Odpověď	Responzí	podíl
Pro účinnou kontrolu je přiděleno málo technických prostředků	24	47,10 %
Stávající prostředky pro účinnou kontrolu jsou dostatečné	18	35,30 %
Přidělená služební vozidla celní správy jsou pro danou činnost neefektivní	18	35,30 %

Zdroj: vlastní zpracování.

12. Uved'te, jakým nejčastějším způsobem verifikujete vozidla?

Otázka se zaměřuje na způsob, jakým dochází k prověření osobních vozidel spadajících do povinnosti uhradit poplatek za užití zpoplatněných komunikací. K odpovědi mohli respondenti zvolit jednu odpověď. Z celkového počtu 50 responzí, 64 % respondentů uvedlo kontrolu pomocí přidělené techniky. Kontrolu pomocí webové aplikace jako nejčastější způsob uvádí 36 % dotázaných.

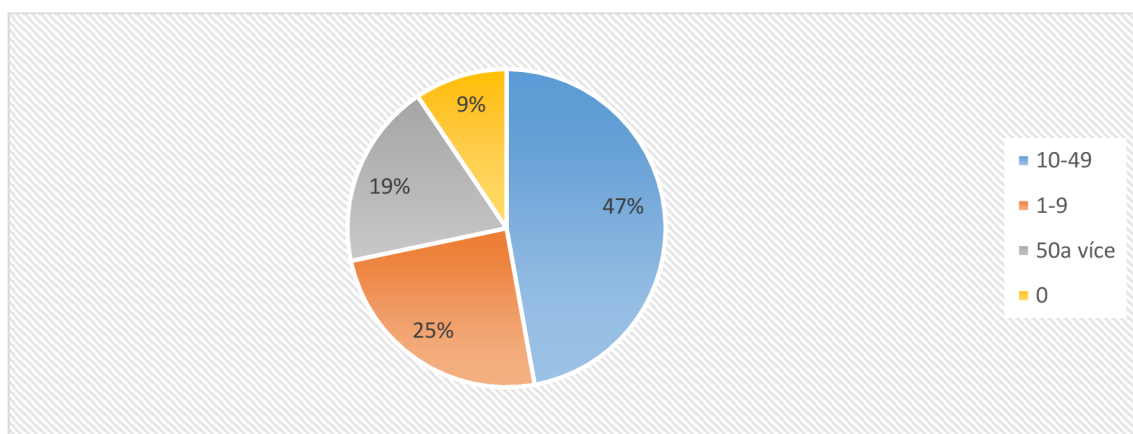


Graf 4.9 Zobrazení zhodnocení odpovědí na otázku č. 12

Zdroj: vlastní zpracování.

13. Uved'te, v kolika případech od zavedení elektronických známek došlo k Vámi řešenému přestupku na úseku časového zpoplatnění z důvodu chybně uvedených údajů při registraci (např. špatně uvedený stát, číslo u spz...)?

Otázka je zaměřena na systém registrace vozidla v systému EDAZ a následná kontrolní činnost z pohledu Celní správy. K výše uvedené otázce bylo 53 odpovědí. Z odpovědí lze vyčíst, že s danou problematikou má zkušenost celých 91 % respondentů, z toho 19 % dotázaných řešilo 50 a více přestupků v dané oblasti.



Graf 4.10 Zobrazení zhodnocení odpovědí na otázku č. 13

Zdroj: vlastní zpracování.

14. Máte nějaké návrhy na zlepšení kontrolní činnosti?

V poslední otázce byli respondenti požádáni o názor týkající se návrhů na zlepšení kontrolní činnosti. Otázka byla postavena jako otevřená. Odpovědi, které byly nerelevantní k dané otázce, byly vyřazeny. Dotazující na položenou otázku odpovídají následovně:

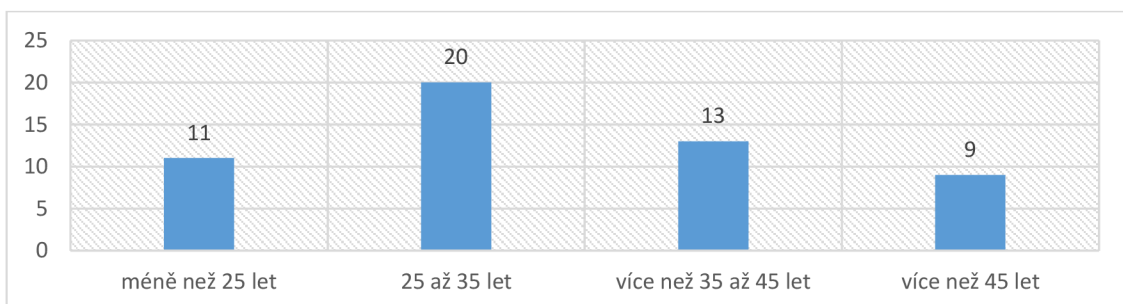
- Provedení SW úpravy pro zvýšení rychlosti odezvy na úseku výkonového zpoplatnění.
- Rozšířit počet kontrolních bran a reflektovat požadavky kolegů na jejich rozmístění vzhledem k znalosti místních poměrů.
- Mít přístup k pohybu vozidel podléhajícím výkonovému zpoplatnění.
- Zvýšit počet technického vybavení pro kontrolu elektronických dálničních známek.
- Doplnit vozidlový park o služební vozidlo vhodné k rychlému a bezpečnému výkonu při kontrole elektronických známek.
- SW propojení kontroly výkonového a časového zpoplatnění.

15. Jaké je Vaše pohlaví?

Dotazníkového šetření se zúčastnilo 75 % mužů a 25 % žen.

16. Uved'te, do jaké věkové kategorie patříte?

Dotazníkového šetření se zúčastnily všechny věkové kategorie, přičemž největšího zastoupení dosahuje věková skupina 25 až 35 let.

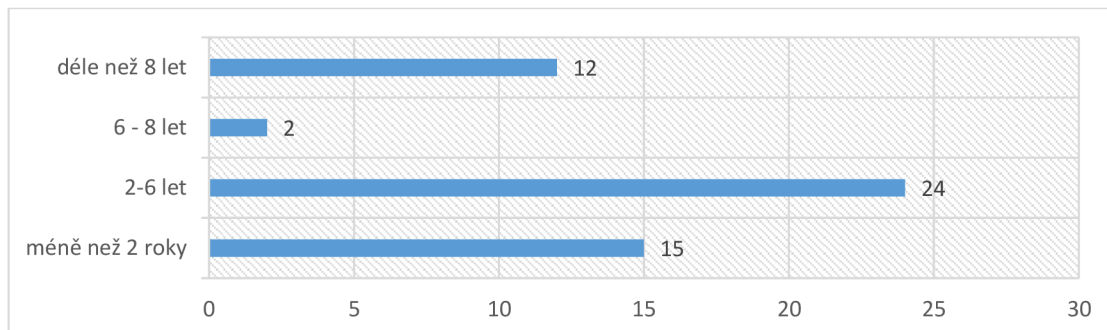


Graf 4.11 Zobrazení zhodnocení odpovědí na otázku č. 16

Zdroj: vlastní zpracování.

17. Uved'te, jak dlouho sloužíte na oddělení vykonávající dohled nad zpoplatněním užívání pozemních komunikací?

Otázka byla zaměřena na zkušenosti jednotlivých respondentů.

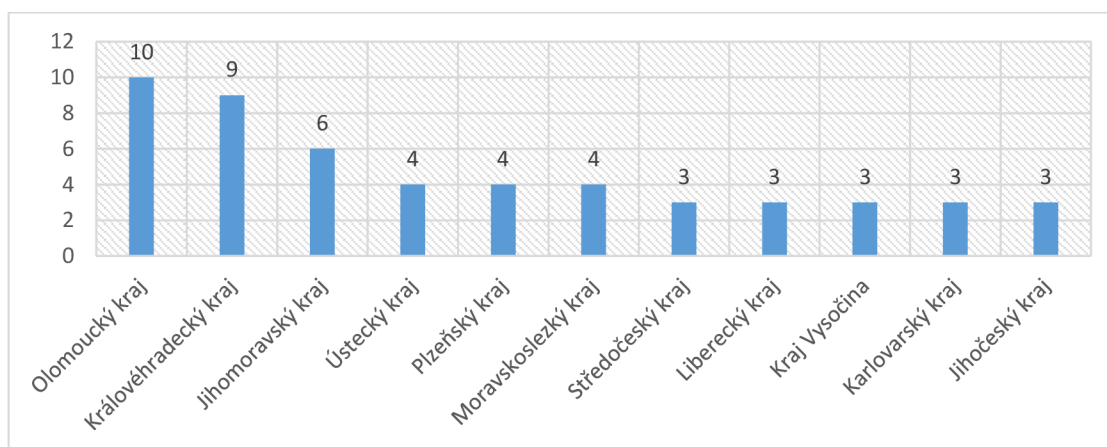


Graf 4.12 Zobrazení zhodnocení odpovědí na otázku č. 17

Zdroj: vlastní zpracování.

18. Uved'te, ve kterém kraji sloužíte?

Otázka má za cíl podpořit výsledky šetření tím, že zobrazuje zapojení všech úřadů zapojených do kontroly silničních poplatků.



Graf 4.13 Zobrazení zhodnocení odpovědí na otázku č. 18

Zdroj: vlastní zpracování.

4.2 Návrh na zlepšení kontrolní činnosti na základě provedené analýzy a jejího zhodnocení

Kontrolní činnost a dohled nad výkonovým zpoplatněním pozemních komunikací provádí příslušníci Celní správy z oddělení Kontrol zpoplatněných komunikací a také

oddělení Mobilního dohledu. Pro kvalitní výkon jejich činnosti je nezbytné, aby byly vytvořeny odpovídající podmínky jak technického, technologického charakteru a také pracovní podmínky včetně edukace v této specifické činnosti.

Provádění kontrol na pozemních komunikacích s sebou nese vždy značná rizika, která vyplývají jak z provozu na pozemních komunikacích, tak i ze strany kontrolované osoby. Tuto skutečnost dokládají samotní respondenti, kteří se k dané problematice vyjádřili. Z pohledu zavádění nových způsobů výběru poplatků, ať již u výkonového zpoplatnění z mikrovlonné technologie výběru na satelitní výběr mýta, nebo u změny výběru v časovém zpoplatnění z nalepovacích dálničních kuponů na elektronický způsob pořízení dálniční známky s sebou nese vždy komplikace, které se projevují např. v kontrolní činnosti. Společným cílem je tak vždy maximální možná efektivita při co nejbezpečnějším způsobu provádění kontrol. Aby tomu tak mohlo být, bylo provedeno dotazníkové šetření, které k tomu stavu má napomoci.

Návrh opatření pro bezpečnější a kvalitnější provádění kontrolní činnosti:

1. V rámci plánování výstavby nové infrastruktury v silniční dopravě, zahrnout do plánu více odstavných a parkovacích míst. Tato místa by zabezpečovala jak bezpečnou kontrolu vozidel, ale stejně tak možnost pro parkování, respektive pro čerpání bezpečnostních přestávek např. pro nákladní vozidla, kterých je v současné době velký nedostatek.
2. Pro bezpečný výkon kontroly výkonového zpoplatnění vytvořit odstavná místa pro služební vozidla stojící podél zpoplatněné pozemní komunikace, které by byla zezadu a z boku oddělena betonovými zábranami. (při načítání údajů z OBU jednotek vozidel projíždějících na zpoplatněné komunikaci)
3. Zavedení tříčlenných hlídek (v současné době se realizuje pouze při zaučování nových zaměstnanců). Osádky by tak měli více odpočinku z důvodu střídání na pozici řidiče a současně by byly vytvořeny podmínky pro bezpečnější a rychlejší kontrolu a případné projednávání přestupku.
4. Na úseku kontroly výkonového zpoplatnění zvýšit počet kontrolních bran pro lepší efektivitu výkonu práce. Současně reflektovat návrhy na jejich umístění od pracovníků vykonávající tento dohled z důvodu místní znalosti.
5. Zpřístupnit osádkám informace o pohybu vozidel podléhajícím výkonovému zpoplatnění a současně provést SW úpravy k rychlejší zpětné vazbě při načítání vozidel.

6. Z pohledu výkonu činnosti na úseku dohledu nad časovým zpoplatněním doplnit vozový park o vozidla vhodnější k bezpečnému předjetí a zastavení osobních vozidel např. vozidla typu škoda Octavia. V současné době realizováno pomocí vozidel VW Transporter.
7. Doplnit počet technických prostředků pro výkon kontroly elektronických dálničních známek. V současné době pouze jedna kamerová souprava na celní úřad.
8. Zamezit záměně alfanumerických znaků při vyplňování formuláře k pořízení elektronické známky, předem definovat stát registrace a s tím provést změnu nabídky klávesnice. U vyplňování zaměnitelných znaků typu O a 0 uvést pod tyto znaky význam. Např. O (PÍSMENO); 0 (NULA)

4.3 Zhodnocení navrhovaných opatření

Výše uvedené návrhy lze z pohledu nositele možného opatření rozdělit do čtyř částí a to na:

- opatření ze strany Celní správy,
- opatření ze strany státu,
- opatření ze strany provozovatele mýta,
- opatření ze strany provozovatele elektronických známek.

Opatření ze strany Celní správy

- Investičního charakteru (pořízení vhodnějších služebních vozidel pro výkon kontroly nad časovým zpoplatněním, doplnění technických prostředků pro kontrolu časového zpoplatnění),
- Neinvestičního charakteru (zavedení tříčlenných hlídek ze stávajícího personálu).

Opatření ze strany státu

- Investičního charakteru (vybudování parkovacích a odstavných míst, vytvoření odstavných míst pro kontrolu výkonového zpoplatnění)

Opatření ze strany provozovatele elektronického mýta

- Investičního charakteru (zvýšení počtu kontrolní technologie k následnému umístění na stávající nevyužité mýtné brány, úprava SW technologie k efektivnějšímu využití systému)
- Neinvestičního charakteru (přemístění kontrolní technologie na vhodnější stávající mýtné brány na základě informací od kontrolorů)

Opatření ze strany provozovatele elektronických známek

- Investičního charakteru (úprava webových stránek za účelem snížení chybovosti při registraci vozidel v systému časového zpoplatnění)

Činnost pracovníků oddělení Kontrol zpoplatněných komunikací je i přes některé potíže efektivní, což dokazují tabulky s přehledem provedených kontrol výkonového a časového zpoplatnění. Pro efektivnější práci na úseku časového zpoplatnění je však zapotřebí doplnění techniky. Tuto skutečnost potvrzuje 36 % respondentů, kteří ve více než 50 % jimi provedených kontrol využily webové aplikace než přidělené techniky a taktéž 47,10 % odpovědí upozorňující na nedostatečné vybavení. Na úseku kontroly výběru výkonového zpoplatnění se doporučuje provedení SW úprav ke spolehlivějšímu a rychlejšímu provozu systému. Toto tvrzení podporuje celkem 50,9 % dotázaných. Za největší překážku pro výkon výkonového zpoplatnění je shledán nedostatečný počet kontrolních bran. S tímto tvrzením souhlasí 90,4 % respondentů. Zde se důrazně doporučuje doplnit počet kontrolní technologie.

Výsledky dotazníkového šetření potvrzují, že výkon činnosti kontrolora pokládají za nebezpečného povolání v 60,3 % celkových odpovědí. K důležitosti řešení této skutečnosti přispívá i fakt, že s nebezpečnou situací má zkušenost 29 z 53 dotázaných. Nebezpečí je shledáno zejména z vlivu provozu na pozemních komunikacích a to v 70 % na dálnicích, avšak současně také ze strany kontrolovaného subjektu. Přestože dvanáctihodinové směny jsou zdlouhavé a pro výkon povolání zvyšují bezpečnostní riziko, respondenti v 62 % dotazníku uvedli, že jim doba služby zcela vyhovuje. V 32 % odpovědí by uvítali delší přestávku.

Závěr

Na základě zpracování problematiky této bakalářské práce lze konstatovat, že provádění kontrolních činností Celní správou na úseku obecného užívání zpoplatněných pozemních komunikací má své opodstatnění. Kontrolní činnost se vykonává formou pasivní kontrolní činnosti (preventivní kontroly dodržování ustanovení zákonů) a stejně tak i formou aktivní kontroly činnosti (výběrem finančních prostředků za nedodržení právních předpisů v rámci přestupkového řízení, potažmo správního řízení).

Postavení Celní správy tak zaujímá v tomto ohledu své významné místo. Proto, aby se tento stav udržel a zejména se zkvalitnil výkon svěřených kompetencí, je důležité zabezpečit vhodné podmínky pro kvalitní kontrolní činnost v této oblasti.

V bakalářské práci byla provedena analýza současného stavu výběru výkonového a časového zpoplatnění a současně provedena analýza výkonu státní správy z hlediska působnosti Celní správy v této kontrolní činnosti.

Provedené dotazníkové šetření u příslušníků Celní správy dokládá jejich vnímání současného stavu. Z hodnocení odpovědí potvrzuje, že zkušenosti a názor autora na tuto kontrolní činnost jsou obdobné. Zároveň zhodnocení poukazuje na nedostatky, které respondenti v kontrolní činnosti spatřují.

Ze statistik provedených kontrol v novém způsobu výběru mýta potažmo časových poplatků je patrné, že se tohoto úkolu pracovníci Celní správy zhostili zodpovědně. I přes všechny výše uvedené nedostatky jsou výsledky kontrolní činnosti na vysoké úrovni. Je však nutno konstatovat, že i za cenu hledání nových způsobů a kreativity jednotlivých členů kontrolních skupin a někdy i snížení své bezpečnosti, než by bylo nutné.

V práci jsou zpracované návrhy na zlepšení kontrolní činnosti. Reflektováním výše uvedených návrhů by mohlo dojít jak ke zkvalitnění, tak ke zvýšení výkonnosti kontrolní činnosti za současného snížení bezpečnostních rizik a cílenějšímu zaměření na prokazatelné přestupky.

Seznam zdrojů

- [1] MACUROVÁ, Pavla, KLABUSAYOVÁ, Naděžda a Leo TVRDOŇ. *Logistika. 2.* upravené a doplněné vydání. Ostrava: VŠB-TU Ostrava, 2018. ISBN 978-80-248-4158-8.
- [2] MINISTERSTVO DOPRAVY. Ročenka dopravy České republiky 2019 [online]. 2019 [cit. 1. 6. 2021]. Dostupné z: https://www.sydos.cz/cs/rocenka_pdf/Rocenka_dopravy_2019.pdf
- [3] HLAVOŇ, Ivan a kol. *Dopravní a spojová soustava*. Přerov: Vysoká škola logistiky, 2010. ISBN 978-80-87179-12-3.
- [4] ČESKO. Zákon č. 111/1994 Sb., o silniční dopravě. Sbírka zákonů. Praha: Parlament ČR, 1994, 37/1994, číslo 111. Dostupné také z: <https://www.zakonyprolidi.cz/cs/1994-111>.
- [5] KOČÍ, Roman. *Zákon o pozemních komunikacích: s komentářem, prováděcí vyhláškou a vzory správních rozhodnutí a jiných právních aktů: podle právního stavu k ...* Praha: Leges, 2007. ISBN 978-80-7502-267-7.
- [6] HLAVOŇ, Ivan a Blanka KALUPOVÁ. *Dopravní a spojová soustava 2*. Přerov: Vysoká škola logistiky, 2017. ISBN 978-80-87179-53-6.
- [7] CESKEDALNICE.CZ. *Mapa české dálniční sítě* [online]. c2002 – 2019 [cit. 5. 1. 2021]. Dostupné z: <http://www.ceskedalnice.cz/dalnicni-sit/>.
- [8] KLEPRLÍK, Jaroslav. *Technologie silniční dopravy*. Pardubice: Univerzita Pardubice, 2020. ISBN 978-80-7560-295-4.
- [9] ŘSD ČR. *Pozemní komunikace, jejich rozdělení a správa* [online]. c2021 [cit. 6. 1. 2021]. Dostupné z: <https://www.rsd.cz/wps/portal/web/Silnice-a-dalnice/Udrzba-komunikaci>.
- [10] ČESKO. Nařízení vlády č. 240/2014 Sb., o výši časových poplatků, sazeb mýtného, slevy na mýtném a o postupu při uplatnění slevy na mýtném. In: *Zákony pro lidi.cz* [online]. © AION CS 2010-2021 [cit. 6. 1. 2021]. Dostupné z: <https://www.zakonyprolidi.cz/cs/2014-240>.
- [11] ČESKO. Vyhláška č. 480/2020 Sb., o užívání pozemních komunikací zpoplatněných časovým poplatkem. In: *Zákony pro lidi.cz* [online]. © AION CS 2010-2021 [cit. 6. 1. 2021]. Dostupné z: <https://www.zakonyprolidi.cz/cs/2020-480>.
- [12] CESKEDALNICE.CZ. *Dálniční známky* [online]. c2002-2019 [cit. 7. 1. 2021]. Dostupné z: <http://www.ceskedalnice.cz/pro-ridice/dalnicni-znamky/#vyvoj-cen-dalnicnich-kuponu-od-roku-1995-po-soucasnost>.
- [12] EPOJISTENI.CZ. *Kde koupit dálniční známku?* [online]. c2020 [cit. 7- 1. 2021]. Dostupné z: <https://www.epojisteni.cz/aktuality-kde-koupit-dalnicni-znamku/>

- [13] KUBA W PODRÓŽY. *Winiety w Czechach 2020: ile kosztuje winieta w Czechach, gdzie kupić i jak wypełnić winietę? Poradnik*. [online]. c2017 [cit. 6. 1. 2021]. Dostupné z: <https://kubawpodrozy.pl/winiety-w-czechach/>
- [14] TOMÍŠEK, Marek. *Elektronická dálniční známka 2021: Kdy a jak žádat o osvobození?* [online]. 2020 [cit. 7. 1. 2021]. Dostupné z: <https://fdrive.cz/clanky/elektronicka-dalnicni-znamka-2021-kdy-a-jak-zadat-o-osvobozeni-6050>
- [15] EDALNICE.CZ. *V e-shopu nebo v síti obchodních míst* [online]. c2020 [cit. 7. 1. 2021]. Dostupné z: https://edalnice.cz/jak-ji-koupit/index.html#/trading_places
- [16] EDALNICE.CZ. *Elektronická dálniční známka* [online]. c2020 [cit. 7. 1. 2021]. Dostupné z: <https://edalnice.cz/index.html#/validation>
- [17] EDALNICE.CZ. *Od ledna 2021 se mění výčet osvobozených vozidel* [online]. c2020 [cit. 7. 1. 2021]. Dostupné z: <https://edalnice.cz/osvobozeni/index.html#deal>
- [18] INTRANET CELNÍ SPRÁVY *Metodická pomůcka pro výkon kontrol časového zpoplatnění od 1. 1. 2021* [online]. [cit. 2021-01-07] Dostupné z: <http://portal.cs.mfcr.cz/grc/odbor33/odd332/Elektronick%20mtn/Forms/AllItems.aspx?RootFolder=%2Fgrc%2Fodbor33%2Fodd332%2FElektronick%20mtn%2FEDAZ&FolderCTID=0x0120005607EE54F7E9FD469F90EE6F69509128&View=%7B2F21D8B4%2D1DE2%2D4374%2DB305%2D77C973EF8C66%7D>
- [19] ŘEDITELSTVÍ SILNIC A DÁLNIC ČR. *Systém výběru mytného* [online]. 2019 [cit. 8. 1. 2021]. Dostupné z: <https://mytocz.eu/cs/emytne/system-elektronickeho-vyberu-mytneho>
- [20] BROUČEK, Jan. *Zpoplatnění obecného užívání vybraných pozemních komunikací v roce 2020* [online]. 3. 12. 2019 [cit. 6. 1. 2021]. Dostupné z: <https://www.dlportal.sk/33/zpoplatneni-obecneho-uzivani-vybranych-pozemnich-komunikaci-v-roce-2020-uniqueidmRRWSbk196FPkyDafLfWAKwHr8LZWSb3FT-sUkmX1C8MO6VftQMFg/>
- [21] PŘIBYL, Pavel a Miroslav SVÍTEK. *Inteligentní dopravní systémy*. Praha: BEN - technická literatura, 2001. ISBN 80-7300-029-6.
- [22] VŠETEČKA, Roman. *Mýtná brána pozná i vaše SPZ* [online]. 2006 [cit. 14. 6. 2021]. Dostupné z: https://www.idnes.cz/technet/technika/mytna-brana-pozna-i-vase-spz.A061013_121519_tec_technika_vse
- [23] BESPÉRÁT, Ondřej. *Mýto přibude na 180 km silnic, vyneslo už pět miliard* [online]. [cit. 14. 6. 2021]. Dostupné z: <https://zpravy.aktualne.cz/palubni-jednotka-premid-pro-vyber-mytneho-v-cr/r~i:photo:65637/r~i:article:516295/>

- [24] ČESKO. Vyhláška č. 341/2014 Sb., o schvalování technické způsobilosti a o technických podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích. In: *Zákony pro lidi.cz* [online]. © AION CS 2010-2021 [cit. 20. 1. 2021]. Dostupné z: <https://www.zakonyprolidi.cz/cs/2014-341>
- [25] ŠINDELÁŘ, Jan. *Po Kapschi zbudou desítky nepotřebných bran. Využití najdou v budoucnu* [online]. 2019 [cit. 14. 6. 2021]. Dostupné z: <https://www.denik.cz/ekonomika/kapsch-myto-brany-dalnice-20191205.html>
https://www.lidnes.cz/technet/technika/mytna-brana-pozna-i-vase-spz.A061013_121519_tec_technika_vse
- [26] ŘEDITELSTVÍ SILNIC A DÁLNIC ČR. *Elektronické zařízení – funkce a popis* [online]. 2019 [cit. 20. 1. 2021]. Dostupné z: <https://mytocz.eu/cs/elektronicke-zarizeni/funkce-a-popis>
- [27] UTA ON ENDERED COMPANY. *Mýtná jednotka MYTO CZ pro Českou republiku* [online]. [cit. 20. 1. 2021]. Dostupné z: <https://web.uta.com/cs/solutions/products/toll-solutions-50/myto-cz-oby>
- [28] ŘEDITELSTVÍ SILNIC A DÁLNIC ČR. *Změny mýtného systému od 1. 1. 2021* [online]. 2019 [cit. 15. 6. 2021]. Dostupné z: <https://mytocz.eu/cs/emytne/zmeny-2021>
- [29] INTRANET CELNÍ SPRÁVY *Kompetenční model* [online]. [cit. 2021-06-11]. Dostupné z: <http://portal.cs.mfcr.cz/grc/odbor40/odd403/SiteAssets/prvni1.aspx>.
- [30] CRDR SPOL. S R.O. *Přeprava nebezpečných látek a věcí v režimu ADR* [online]. c2021 [cit. 2021-6-10]. Dostupné z: <https://www.dokumentacebozp.cz/aktuality/adr-preprava-nebezpecnych-latek-a-veci/>
- [31] NOVÁK, R. a kol. *Mezinárodní silniční nákladní přeprava a zasilatelství*. Praha: C. H. Beck, 2018. ISBN 978-80-7400-041-6.
- [32] CENTRUM DOPRAVNÍHO VÝZKUMU. *METODIKA Kontroly dodržování sociálních předpisů v silniční dopravě* [online]. 2019 [cit. 2021-06-15]. Dostupné z: <https://www.cdv.cz/cs/metodiky>
- [33] CELNÍ SPRÁVA ČR. *Státní odborný dozor v silniční dopravě* [online]. [cit. 2021-6-11]. Dostupné z: <https://www.celnisprava.cz/cz/dalsi-kompetence/sod/Stranky/default.aspx>
- [34] ČESKO. Vyhláška č. 522/2006 Sb., o státním odborném dozoru a kontrolách v silniční dopravě, ve znění pozdějších předpisů. *Sbírka zákonů*. Praha: Parlament ČR, 2006, 2006, 168/2006, číslo 522. Dostupné z: <https://www.zakonyprolidi.cz/cs/2006-522>.
- [35] MINISTERSTVO DOPRAVY. *Povolovací systém pro nečlenské státy EU, Bilaterální dohody s nečlenskými státy EU* [online]. [cit. 2021-6-15]. Dostupné z: [https://www.mdcz.cz/Zivotni-situace/Silnicni-doprava/Nakladni-doprava-\(1\)/Mezinarodni-silnicni-nakladni-doprava/Povolovaci-system-pro-neclenske-staty-EU](https://www.mdcz.cz/Zivotni-situace/Silnicni-doprava/Nakladni-doprava-(1)/Mezinarodni-silnicni-nakladni-doprava/Povolovaci-system-pro-neclenske-staty-EU)

- [36] CELNÍ SPRÁVA ČR. *Kontrola koncese nebo povolení k provozování mezinárodní silniční dopravy* [online]. [cit. 2021-6-15]. Dostupné z: <https://www.celnisprava.cz/cz/dalsi-kompetence/pmsd/Stranky/default.aspx>
- [37] CELNÍ SPRÁVA ČR. NÍZKORYCHLOSTNÍ KONTROLNÍ VÁŽENÍ [online]. [cit. 2021-6-15]. Dostupné z: <https://www.celnisprava.cz/cz/dalsi-kompetence/NKV/Stranky/default.aspx>
- [38] CENTRUM SLUŽEB PRO SILNIČNÍ DOPRAVU *Mobilní expertní jednotky* [online]. 2021 [cit. 2020-06-11]. Dostupné z: <https://www.cpspsd.cz/mobilni-expertni-jednotky>
- [39] ČESKO. Zákon č. 16/1993 Sb., České národní rady o dani silniční. In: *Zákony pro lidi.cz* [online]. © AION CS 2010-2021 [cit. 24. 7. 2021]. Dostupné z: <https://www.zakonyprolidi.cz/cs/1993-16>
- [40] INTRANET CELNÍ SPRÁVY *Statistika kontrol* [online]. [cit. 2021-07-31]. Dostupné z: <http://portal.cs.mfcr.cz/grc/odbor33/odd332/Elektronick%20mtn/Forms/AllItems.aspx?RootFolder=%2Fgrc%2Fodbor33%2Fodd332%2FElektronick%20mtn%2FSEM%2FV%C3%BDkon%20slu%C5%BEby%2FV%C3%BDsledky%20kontroln%C3%AD%20%C4%8Dinnosti%20v%20roce%202021&FolderCTID=0x0120005607EE54F7E9FD469F90EE6F69509128&View=%7B2F21D8B4%2D1DE2%2D4374%2DB305%2D77C973EF8C66%7D>
- [41] SURVIO.COM. *Statistiky dotazníku* [online]. © 2012-2021 [cit. 2021-7-31]. Dostupné z: <https://my.survio.com/O6P2E4D7M4Z6S2K0Q3H1/results/summary>

Seznam grafických objektů

Seznam obrázků

Obr. 1.1 Dálniční síť ČR.....	16
Obr. 1.2 Vyobrazení vzoru dálničního kuponu pro rok 2020	22
Obr. 1.3 Potvrzení o úspěšné transakci uskutečněné v E-shopu.....	25
Obr. 1.4 Jednotlivé prvky systému umístěné na mýtné bráně	28
Obr. 1.5 OBU jednotka PREMID	29
Obr. 1.6 Palubní jednotka Billien OBU 5051	33
Obr. 2.1 Výčet činností a speciální techniky agendy Dohledu Celní správy ČR	36
Obr. 3.1 Organizační struktura celního úřadu.....	42
Obr. 3.2 Vozidlo MEV určené pro kontrolu výkonového a časového zpoplatnění	43

Seznam tabulek

Tab. 1.1 Přehled výhod a nevýhod jednotlivých druhů dopravy	12
Tab. 1.2 Srovnání mezioborových přepravních výkonů nákladní dopravy v ČR.....	13
Tab. 1.3 Infrastruktura silniční dopravy v ČR.....	15
Tab. 1.4 Přehled vlastníků a jejich správy dle kategorie pozemní komunikace.....	18
Tab. 1.5 Vývoj ceny časového poplatku v Kč od jeho zavedení	20
Tab. 1.6 Ceny dálničních známek v roce 2021 uvedené v Kč.....	24
Tab. 2.1 Kompetence kontrolních orgánů v SOD	37
Tab. 3.1 Přehled porušení zjištěných provedenými kontrolami výkonového zpoplatnění za období leden - červen 2021	44
Tab. 3.2 Přehled porušení zjištěných provedenými kontrolami časového zpoplatnění v období leden - červen 2021.....	45
Tab. 4.1 Přehled odpovědí na otázku č. 11	54

Seznam schémat

Schéma 3.1 Kompetenční model výběru silničních poplatků za užívání pozemních komunikací.....	40
--	----

Seznam grafů

Graf 3.1 Statistika vyplnění dotazníku	47
Graf 3.2 Zdroj návštěv	48
Graf 3.3 Délka vyplňování dotazníku	48
Graf 4.1 Zobrazení zhodnocení odpovědí na otázku č. 1	50
Graf 4.2 Zobrazení zhodnocení odpovědí na otázku č. 2	50
Graf 4.3 Zobrazení zhodnocení odpovědí na otázku č. 3	51
Graf 4.4 Zobrazení zhodnocení odpovědí na otázku č. 4	51
Graf 4.5 Zobrazení zhodnocení odpovědí na otázku č. 5	52
Graf 4.6 Zobrazení zhodnocení odpovědí na otázku č. 7	53
Graf 4.7 Zobrazení zhodnocení odpovědí na otázku č. 8	53
Graf 4.8 Zobrazení zhodnocení odpovědí na otázku č. 9	54
Graf 4.9 Zobrazení zhodnocení odpovědí na otázku č. 12	55
Graf 4.10 Zobrazení zhodnocení odpovědí na otázku č. 13	55
Graf 4.11 Zobrazení zhodnocení odpovědí na otázku č. 16	56
Graf 4.12 Zobrazení zhodnocení odpovědí na otázku č. 17	57
Graf 4.13 Zobrazení zhodnocení odpovědí na otázku č. 18	57

Seznam zkratek

ADR	přeprava nebezpečných věcí v silniční dopravě (Accord Dangereuses Route)
CNG	stlačený zemní plyn (Compressed Natural gas)
ČR	Česká republika
DSRC	vyhrazená rádiová komunikace krátkého dosahu (Dedicated Short Range Communication)
EDAZ	elektronická dálniční známka
E-Shop	elektronický obchod
GPS	globální družicový polohový systém (Global Positioning System)
GSM	celulární mobilní síť (Global System for Mobile Communication)
HW	technické vybavení (Hardware)
LPG	zkapalněný ropný plyn (Liquified Petroleum Gas)
MEJ	mobilní expertní jednotky
MEV	hlídkové vozidlo kontroly (Mobile Enforcement Vehicle)
RZ	registrační značka vozidla
ŘSD ČR	Ředitelství silnic a dálnic ČR
Sb.	Sbírka zákonů
SFDI	Státní fond dopravní infrastruktury ČR
SOD	státní odborný dozor v silniční dopravě
SW	programové vybavení (Software)
ÚAMK	Ústřední automotoklub České republiky

Seznam příloh

- Příloha A Metodická pomůcka pro výkon kontrol časového zpoplatnění od 1. 1. 2021 (osvobození a přestupky)
- Příloha B Dotazníkové šetření

Metodická pomůcka pro výkon kontrol časového zpoplatnění od 1. 1. 2021

Osvobozená vozidla bez povinnosti evidovat osvobození v systému EDAZ

- ozbrojeného bezpečnostního sboru jiného státu na základě vzájemnosti, § 20a písm. c) a § 21b,
- ozbrojených sil České republik **má-li přidělenou vojenskou poznávací značku**, § 20a písm. c) a § 21b,
- používajícím jako palivo elektrickou energii nebo vodík, **má-li přidělenou registrační značku elektrického vozidla**, § 20a písm. o) a § 21b,
- vybaveným zvláštní registrační **značkou pro historická vozidla**, kterým byl vystaven průkaz historického vozidla, § 20a písm. p),

Osvobozená vozidla s povinností prokázat osvobození bez povinnosti evidovat osvobození, v systému EDAZ

- přepravující těžce zdravotně postižené občany, kteří jsou podle zvláštního právního předpisu držiteli průkazu ZTP nebo průkazu ZTP/P, pokud provozovatelem silničního motorového vozidla je postižená osoba sama nebo osoba jí blízká, § 20a písm. h), **kontrola jestli je držitel průkazu ve vozidle přepravován** § 40 odst. 8. písm. c),
- přepravujícím nezaopatřené děti, které jsou léčeny pro onemocnění zhoubným nádorem nebo hemoblastosou, § 20a písm. i), **kontrola naplnění důvodu pro osvobození a přítomnosti osoby ve vozidle, ke které se vztahuje osvobození**, § 40 odst. 8. písm. c),
- při provádění záchranných a likvidačních prací a při ochraně obyvatelstva, § 20a písm. l),

Osvobozená vozidla s povinností evidovat osvobození, v systému EDAZ

- Vybaveným zvláštním výstražným světlem podle zvláštního právního předpisu, pokud se jedná o vozidlo
- 1. Vězeňské služby České republiky,
- 2. poskytovatele zdravotnické záchranné služby, přepravy pacientů neodkladné péče a zdravotnické dopravní služby,
- 3. složky integrovaného záchranného systému neuvedené v bodech 1 a 2,
- Ministerstva vnitra používaným Policií České republiky a opatřeným nápisem "POLICIE" nebo ozbrojených sil České republiky, včetně vozidel používaných Vojenskou policií a opatřených nápisem "VOJENSKÁ POLICIE",
- celních orgánů opatřeným nápisem "CELNÍ SPRÁVA",
- hasičských záchranných sborů a jednotek dobrovolných hasičů opatřených nápisem "HASIČI",
- obecní nebo městské policie opatřené nápisem „OBECNÍ POLICIE“ nebo „MĚSTSKÁ POLICIE“,
- Vězeňské služby České republiky se zvláštním barevným provedením a označením podle zvláštního právního předpisu,
- Generální inspekce bezpečnostních sborů a Bezpečnostní informační služby,
- provozovaným domovem pro osoby se zdravotním postižením, slouží-li k přepravě osob se zdravotním postižením,
- Správy státních hmotných rezerv zařazeným do státních hmotných rezerv podle zvláštního právního předpisu,
- správce zpoplatněné pozemní komunikace,
- o) používajícím jako palivo elektrickou energii nebo vodík
 1. výlučně, nebo
 2. v kombinaci s jiným palivem, je-li hodnota emisí CO2 v kombinovaném provozu nejvýše 50 g/km. (pokud nemají přidělenou registrační značku elektrického vozidla)

Příloha A
pokračování

Pozn. Souběh platnosti časového kupónu (r.2020) a EDAZ končí s koncem doby platnosti kuponu. Vozidla vedené v registru silničních vozidel členů diplomatické mise nejsou od 1.1.2021 osvobozena, přestupky spáchané osobou užívající diplomatické výsady a imunity nelze projednat.				
Metodická pomůcka EDAZ (V1), Oddělení 332 Metodiky dohledových činností GŘC				
	Přestupky	Příkaz na místě	Správní řízení	Kauce
§ 42a odst.2	<u>Řidič vozidla</u> v systému časového zpoplatnění se dopustí přestupku tím, že v rozporu s § 21 užije bez úhrady časového poplatku zpoplatněnou pozemní komunikaci vozidlem, které není osvobozeno od zpoplatnění.	5 000	20 000	od 5 000 do 50 000
§ 42a odst.7	<u>Fyzická osoba se jako provozovatel vozidla</u> v systému časového zpoplatnění dopustí přestupku tím, že			
a)	oznámí osvobození vozidla od zpoplatnění Státnímu fondu dopravní infrastruktury podle § 21b odst. 1, aniž by byly naplněny důvody pro osvobození vozidla od zpoplatnění,	NE	100 000	NE
b)	jím provozovaným vozidlem, které je osvobozeno od zpoplatnění, je užitá zpoplatněná pozemní komunikace, aniž by osvobození vozidla od zpoplatnění bylo podle § 21 odst. 1 písm. b) oznámeno Státnímu fondu dopravní infrastruktury, nebo	1 000	5 000	NE
c)	nesplní oznamovací povinnost podle § 21b odst. 5 (do 10 nahlásit SFDI změnu, pominou-li důvody osvobození)	NE	5 000	NE
§ 42b odst.1	<u>Právnícká nebo podnikající fyzická osoba se dopustí přestupku tím, že</u>			
r)	jako provozovatel vozidla v systému časového zpoplatnění oznámí osvobození vozidla od zpoplatnění Státnímu fondu dopravní infrastruktury podle § 21b odst. 1, aniž by byly naplněny důvody pro osvobození vozidla od zpoplatnění,	NE	100 000	od 5 000 do 50 000
s)	jím provozovaným vozidlem, které je osvobozeno od zpoplatnění, je užitá zpoplatněná pozemní komunikace, aniž by osvobození vozidla od zpoplatnění bylo podle § 21 odst. 1 písm. b) oznámeno Státnímu fondu dopravní infrastruktury,	NE	5 000	NE
t)	jako provozovatel vozidla v systému časového zpoplatnění nesplní oznamovací povinnost podle § 21b odst. 5, (do 10 nahlásit SFDI změnu, pominou-li důvody osvobození)	NE	5 000	NE
Metodická pomůcka EDAZ (V1), Oddělení 332 Metodiky dohledových činností GŘC				

Dotazníkové šetření

Vážená paní, vážený pane,

dovolte mi, abych Vás touto cestou požádal o spolupráci. Jsem studentem třetího ročníku bakalářského studia a v rámci závěrečné práce jsem si zvolil jako analytickou část, část týkající se zabývající se dotazníkového šetření. Práce je zaměřena na kontrolu výkonového a časového zpoplatnění, neboť jsem tuto práci po několik roků sám vykonával. Dotazník obsahuje otázky zaměřené na bezpečnost a výkon dané problematiky. Na základě Vašeho vyplnění mohu zpracovat výsledky do závěrečné práce. Doba vyplnění dotazníku je cca 3–5 minut. Dotazník je zcela anonymní a otázky týkající se personifikace jsou pouze pro statistické údaje použité v bakalářské práci. Dotazník lze vyplnit na počítači, popř. na mobilním zařízení po naskenování QR kódu.

Dotazník lze vyplnit do 30. 7. 2021

Na závěr bych Vám chtěl poděkovat za Vaš a čas o ochotu, popř. věcné připomínky.

Otázky:

1. Považujete výkon funkce kontrola zpoplatnění vybraných pozemních komunikací jako bezpečný? (Pokud je Vaše odpověď NE, přejděte k otázce č. 7)
 - Ano
 - Spíše ano
 - Spíše ne
 - NE
2. V čem spatřujete nebezpečnost při výkonu funkce?
 - Obávám se o svoji bezpečnost ze strany kontrolovaného (možnost napadení)
 - Nebezpečí vyvolané provozem na pozemní komunikaci vyplývající z nedostatku bezpečných míst pro zastavení
 - Nedostačující technické a materiální vybavení (reflexní prvky na oděvu, světelná upozornění na vozidle)
 - Jiné (prosím uveďte.....)
3. Na kterých úsecích pozemní komunikace vnímáte větší bezpečnostní riziko?
 - Silnice I tříd
 - Dálnice
 - Jiné pozemní komunikace
4. Máte osobní zkušenost s nebezpečnou situací při výkonu kontrolní činnosti?
 - Ne, nemám
 - Ano, ze strany kontrolované osoby
 - Ano, z důvodu nutnosti provedení kontroly na nepřehledném místě

- Jiné (prosím uveďte.....)
5. Považujete stávající délku pracovní doby z hlediska bezpečnosti v rámci kontrolní činnosti za přiměřenou?
- Ano, zcela mi vyhovuje
 - Ne, uvítal bych delší přestávky
 - Ne, uvítal bych 7,5 hod. pracovní dobu
6. Co by podle Vás vedlo ke zvýšení Vaší bezpečnosti při kontrolní činnosti?
- Prosím uveďte.....
7. Považujete softwarové a hardwarové vybavení vozidla vykonávající dohled nad výkonovým zpoplatněním za dostačující?
- Ano
 - Ne, činnost systému je pro efektivní práci příliš zdlouhavá
 - Ne, technické vybavení vozidel pro kontrolu výkonového zpoplatnění je méně spolehlivé
 - Ne, jiný důvod (prosím uveďte.....)
8. Jak hodnotíte počet kontrolních bran a jejich rozmístění pro efektivní kontrolní činnost?
- Počet kontrolních bran a jejich rozmístění je vyhovující
 - Počet kontrolních bran je dostatečný, ale jejich rozmístění je nevyhovující
 - Počet kontrolních bran je nedostatečný
9. Považujete incidenty uvedené v seznamu ke kontrole za dostatečné průkazné pro následné řízení?
- Ano
 - Ne, někdy jsou incidenty v seznamu uvedeny neoprávněně.
10. Považujete rychlost odezvy systému ke kontrole výkonového zpoplatnění za dostatečně rychlou?
- Ano
 - Ne, někdy jsou incidenty prováděny s delší časovou prodlevou
11. Jak hodnotíte vybavení, které je určeno pro účinnou kontrolu elektronických dálničních známek?
- Stávající prostředky pro účinnou kontrolu jsou dostatečné
 - Pro účinnou kontrolu je přiděleno málo technických prostředků
 - Služební vozidla jsou pro danou činnost neefektivní
12. Uveďte, jakým nejčastějším způsobem verifikujete vozidla?
- Pomocí přidělené techniky pro kontrolu elektronických známek
 - Pomocí webové aplikace
13. Uveďte, v kolika případech od zavedení elektronických známek došlo k Vámi řešenému přestupku na úseku časového zpoplatnění z důvodu chybně uvedených údajů při registraci (např. špatně uvedený stát, číslo u spz...)?
- 1 - 10
 - 10 - 50
 - více než 50

14. Máte nějaké návrhy na zlepšení výkonu kontrolní činnosti?
 Prosím uveďte
15. Jaké je Vaše pohlaví?
 muž
 žena
16. Uveďte, do jaké věkové kategorie patříte?
 méně než 25 let
 25 až 35 let
 více než 35 až 45 let
 více než 45 let
17. Uveďte, jak dlouho sloužíte na oddělení vykonávající dohled nad zpoplatněním užívání pozemních komunikací?
 méně než 2 roky
 2 - 6 let
 6 - 8 let
 déle než 8 let
18. Uveďte, ve kterém kraji sloužíte?
 Jihočeský kraj
 Jihomoravský kraj
 Karlovarský kraj
 Kraj Vysočina
 Královéhradecký kraj
 Liberecký kraj
 Moravskoslezský kraj
 Olomoucký kraj
 Plzeňský kraj
 Středočeský kraj
 Ústecký kraj

Autor	Pavel Hofman
Název BP	Zpoplatnění obecného užívání pozemních komunikací a jeho kontrola
Studijní obor	DOL
Rok obhajoby BP	2021
Počet stran	52
Počet příloh	2
Vedoucí BP	Ing. Blanka Kalupová, Ph.D.
Anotace	Bakalářská práce je zaměřena na zpoplatnění obecného užívání pozemních komunikací se zaměřením na výkonové a časové zpoplatnění a jeho kontrolu. Cílem práce je analyzovat současný stav systému výkonového a časového zpoplatnění užívání pozemních komunikací a státní správu z hlediska působnosti Celní správy ČR v této činnosti. Jsou zde identifikovány nedostatky a zpracován návrh na zlepšení kontrolní činnosti.
Klíčová slova	výkonové zpoplatnění, časové zpoplatnění, Celní správa ČR, kontrolní činnost
Místo uložení	ITC (knihovna) Vysoké školy logistiky v Přerově
Signatura	