

**NÁVRH ZMĚNY ZPŮSOBU ÚHRADY ČASOVÉHO POPLATKU  
ZA OBECNÉ UŽÍVÁNÍ ZPOPLATNĚNÝCH POZEMNÍCH KOMUNIKACÍ V ČR**

---

VLASTNÍ MATERIÁL

---

ČESKÁ REPUBLIKA – MINISTERSTVO DOPRAVY  
NÁBŘEŽÍ LUDVÍKA SVOBODY 12  
110 15 PRAHA 1

---

## OBSAH

---

1.	Shrnutí .....	4
2.	Základní východiska .....	5
2.1.	Důvody pro změnu systému časového zpoplatnění .....	5
2.2.	Cíle nového systému časového zpoplatnění .....	6
2.3.	Možnosti zavedení elektronických kupónů k úhradě časových poplatků .....	8
3.	Popis stávajícího stavu .....	9
3.1.	Rozsah časového zpoplatnění .....	9
3.2.	Historie časového zpoplatnění v ČR .....	10
3.3.	Procesy v současném systému časového zpoplatnění .....	11
3.4.	Aktuální legislativní rámec .....	12
4.	Zpoplatnění pozemních komunikací v zahraničí .....	14
4.1.	Systém videodetekce zavedený od 2016 na Slovensku .....	14
4.2.	Zpoplatnění v dalších státech .....	14
5.	Nový systém časového zpoplatnění s využitím videodetekce .....	15
5.1.	Role a postavení subjektů .....	16
5.2.	Procesy v rámci nového systému úhrady časových poplatků .....	18
5.2.1.	Úhrada časového poplatku .....	18
5.2.2.	Použití zpoplatněné pozemní komunikace .....	19
5.2.3.	Kontrola úhrady časového poplatku .....	19
5.2.4.	Identifikace přestupků .....	20
5.2.5.	Řešení přestupků .....	20
5.2.6.	Využití již vybudovaných součástí dálnic .....	20
5.3.	Vazba na další legislativní normy .....	20
5.3.1.	Zákon o kybernetické bezpečnosti .....	20
5.3.2.	Zákon o informačních systémech veřejné správy .....	21
5.3.3.	Zákon o ochraně osobních údajů .....	21
6.	Dodavatelský model a model financování .....	21
7.	Porovnání varianty videodetekce s nulovou variantou .....	23
7.1.	SWOT analýza varianty videodetekce .....	23
7.2.	Porovnání vlastností variant .....	23
7.3.	Výsledné srovnání variant .....	25
8.	Potřebné legislativní úpravy .....	25
8.1.	Legislativní změny pro variantu s využitím videodetekce .....	25
9.	Možnost implementace systému .....	27

## SEZNAM OBRÁZKŮ

---

- Obr. 1 Síť zpoplatněných komunikací pro vozidla v systému časového zpoplatnění (2016) ..... 10  
Obr. 2 Kontext řešení systému založeného na videodetekci (PWC 2013) ..... **Chyba! Záložka není definována.**  
Obr. 3 Základní prvky systému v případě dělení na funkční celky. **Chyba! Záložka není definována.**

## SEZNAM TABULEK

---

- Tab. 1 Počet prodaných dálničních kupónů v letech 2014 a 2015 ..... 6  
Tab. 2 Odhad vývoje výnosů a nákladů za jeden kalendářní rok ..... 7  
Tab. 3 Vývoj cen dálničních kupónů ..... 11  
Tab. 4 Porovnání vlastností varianty videodetekce s nulovou variantou ..... 24  
Tab. 5 Přehled potřebných legislativních změn ..... 25  
Tab. 6 Zjednodušený harmonogram ..... **Chyba! Záložka není definována.**

## SEZNAM POUŽITÉ LITERATURY

---

PWC. „Studie proveditelnosti zavedení elektronických kupónů sloužících k úhradě časových poplatků za užití pozemních komunikací vozidly do 3,5 tun v ČR.“ Česká republika: SFDI, prosinec 2013.

„Zákon č. 101/2000 Sb., o ochraně osobních údajů.“ *Sbírka zákonů.*

„Zákon č. 104/2000 Sb., o Státním fondu dopravní infrastruktury.“ *Sbírka zákonů.*

„Zákon č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích.“ *Sbírka zákonů.* Česká republika.

„Zákon č. 181/2014 Sb., o kybernetické bezpečnosti.“ *Sbírka zákonů.*

„Zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích.“ *Sbírka zákonů.* Česká republika.

„Zákon č. 365/2000 Sb., o informačních systémech veřejné správy.“ *Sbírka zákonů.*

„Zákon č. 56/2001 Sb., o podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích.“ *Sbírka zákonů.* Česká republika.

## SEZNAM POUŽITÝCH ZKRATEK

---

DSRC	(Dedicated short-range communications), vyhrazené spojení krátkého dosahu
DK	dálniční kupón
ESVZ	elektronický systém výkonového zpoplatnění
EU	Evropská unie
RZ	registrační značka vozidla
SČZ	systém časového zpoplatnění
SFDI	Státní fond dopravní infrastruktury
Zákon o SFDI	Zákon č. 104/2000 Sb., o Státním fondu dopravní infrastruktury
Zákon o silničním provozu	Zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích
ZPK	Zákon č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích

## 1. SHRnutí

Na území České republiky je již od roku 1995 zpoplatněno užívání určitých úseků dálnic silničními motorovými vozidly s celkovou hmotností nejvýše 3,5 t časovým poplatkem. V současné době se časové zpoplatnění řídí úpravou obsaženou v Zákoně č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů (dále také "ZPK"). Peněžní prostředky získané z časového zpoplatnění jsou příjmem Státního fondu dopravní infrastruktury (dále jen „SFDI“). Časový poplatek lze uhradit na kalendářní rok, jeden měsíc nebo na deset dnů prostřednictvím zakoupení ročního, měsíčního nebo desetidenního kupónu.

Ministerstvo dopravy a SFDI dospěly, na základě dlouhodobých zkušeností, k názoru, že by z některých níže uvedených důvodů bylo účelné změnit současný způsob úhrady časového poplatku prováděný formou zakoupení papírového kupónu.

Jako vhodná cesta se jeví zavedení tzv. elektronických kupónů v systému časového zpoplatnění, které by přineslo spolehlivý, nepřetržitý a bezporuchový výběr časových poplatků s vysokou účinností tohoto výběru (díky preventivnímu působení soustavného automatizovaného systému kontroly vozidel užívajících zpoplatněné komunikace a represivnímu působení automatizovaného systému vymáhání pokut). Uživatelům zpoplatněných komunikací by byly poskytnuty moderní, uživatelsky přívětivé nástroje a prostředí pro úhradu časových poplatků.

### **Definice – elektronický kupón:**

*Výsledkem úhrady časového poplatku je „elektronický kupón“, prokazující úhradu časového poplatku pro konkrétní vozidlo ve zvolené době jeho platnosti. Elektronický kupón nabývá formy elektronického záznamu svázaného s jednoznačným identifikátorem vozidla, kterým je kombinace registrační značky (RZ) vozidla a státu, kde je vozidlo registrováno a dobou, pro kterou byl pro toto vozidlo časový poplatek uhrazen.*

Z pohledu nákladů je možné z dosavadních zjištění konstatovat, že dojde ke snížení nákladů ve srovnání s náklady potřebnými pro zajištění současného způsobu úhrady časového poplatku, zejména náklady vynakládané na distribuci kupónů a zároveň odpadnou náklady na jejich tisk, resp. v konečném důsledku nedojde k překročení stávajících nákladů i při započítání nákladů potřebných na vytvoření nového systému časového zpoplatnění.

Z technologického hlediska se na základě zkušeností i z výkonového zpoplatnění pozemních komunikací jeví žádoucím vyloučit varianty, které by po uživatelích požadovaly pořizování jakýchkoli palubních zařízení. Náklady na distribuci a správu těchto zařízení v objemech odpovídajících předpokládanému počtu silničních motorových vozidel o hmotnosti nejvýše 3,5 tuny by byly příliš vysoké.

Jako nejvhodnější se jeví využití jednoznačného identifikátoru vozidla, kterým je jeho registrační značka. S využitím videodetekce registračních značek projíždějících vozidel je možné vytvořit systém, který oproti současnému způsobu úhrady časového poplatku nabídne možnost automatické kontroly uhrazení časového poplatku za konkrétní vozidlo a uživatelům možnost on-line úhrady (i prostřednictvím mobilních aplikací a dalších platebních kanálů) časového poplatku. Přehled uhrazených časových poplatků za jednotlivá vozidla bude uchovávat centrální databáze, prostřednictvím které bude probíhat na zpoplatněných pozemních komunikacích nepřetržitá automatizovaná kontrola úhrady časového poplatku u vozidel podléhajících časovému zpoplatnění i namátková kontrola (Policie ČR, Celní správa) uhrazení časového poplatku.

Termín zavedení nového způsobu úhrady a kontroly časového poplatku se předpokládá nejdříve od 1. 1. 2019 s tím, že skutečný termín zavedení bude závislý především na průběhu projednávání legislativních změn a výsledku zadávacího řízení.

## 2. ZÁKLADNÍ VÝCHODISKA

---

Užití určitých úseků dálnic v České republice silničními motorovými vozidly s největší povolenou hmotností nejvýše 3,5 t (dále jen "vozidlo v systému časového zpoplatnění") je zpoplatněno časovým poplatkem podle ZPK.

Peněžní prostředky získané z časového zpoplatnění jsou příjmem SFDI a slouží k rozvoji, výstavbě, údržbě a modernizaci silnic a dálnic podle Zákona č. 104/2000 Sb., o Státním fondu dopravní infrastruktury, ve znění pozdějších předpisů.

### 2.1. Důvody pro změnu systému časového zpoplatnění

---

Úvahy o změně způsobu úhrady a kontroly uhrazení časového poplatku za užívání zpoplatněných pozemních komunikací vozidly v systému časového zpoplatnění byly prezentovány úpravou Zákona č. 347/2009 Sb., který novelizoval ZPK (s původně předpokládanou účinností od 1. 1. 2016). Tato úprava předpokládala využití výhradně DSRC technologie (založena na komunikaci palubní jednotky a brány na mikrovlnné bázi) pro zpoplatnění vozidel v systému časového zpoplatnění. Současné znění ZPK již tuto právní úpravu neobsahuje.

V roce 2015 se objevil poměrně značný počet padělaných kupónů (emise 2015, roční platnost), které byly zpočátku téměř nerozeznatelné pro běžného uživatele. Postupem času se ukázalo, že barevná stálost padělků není zdaleka na takové úrovni jako u originálu, nicméně riziko padělaných dálničních kupónů se jeví jako poměrně veliké. V roce 2015 se do oběhu dostaly stovky až tisíce padělků (z nichž Celní správa a Policie zachytila cca tisíc kusů). V budoucnu by mohla ztráta z příjmů, z důvodu rozšíření kvalitních padělků, dosáhnout až stovek miliónů korun. Vzhledem k narůstající kvalitě padělků i přes neprolomení všech bezpečnostních prvků, lze předpokládat prohloubení tohoto problému. V roce 2016 byly rovněž zachyceny padělky dálničních kupónů i přes jejich výraznou změnu a snahu je odlišně a více zabezpečit. Při současné podobě dálničních kupónů (papírová podoba) nelze zcela zabránit možnosti je padělat

Významným motivem pro zavedení elektronického způsobu úhrady a kontroly zaplacení časového poplatku je možnost nabídnout uživatelům on-line prostředky k uhrazení časového poplatku (např. internetový prodej, mobilní aplikace, apod.).

*V uvedeném systému lze do budoucna uvažovat o možnosti uhrazení časového poplatku nejen na kalendářní rok, ale také ve variantě na 365 dní od libovolného dne dle požadavku uživatele (to umožní uhradit roční časový poplatek kdykoliv během kalendářního roku s volitelným nastavením počátku jeho roční platnosti). Tato možnost by mohla být do systému zavedena později (pravděpodobně po několika letech od zavedení a ověření nového systému časového zpoplatnění v provozu) a bude možná až po provedení příslušné změny legislativy.*

Tyto přístupy mohou snížit náklady potřebné pro zajištění současného způsobu úhrady časového poplatku, spočívající zejména v nákladech na distribuci a tisk kupónů a významně zvýšit uživatelský komfort. Umožnění on-line úhrady časového poplatku bude velmi pozitivní změnou i pro občasné uživatele dálniční sítě v ČR, především zahraniční řidiče, kteří si pořizují krátkodobé kupóny. V současné době je on-line nákup kupónu možný, ale stále zůstává nutnost fyzického převzetí kupónu. Přehled počtu prodaných dálničních kupónů v roce 2014 a 2015 a příjmů z jejich prodeje je uveden v následující tabulce.

**Tab. 1 Počet prodaných dálničních kupónů v letech 2014 a 2015**

Počet prodaných DK [ ks ]	Roční	Měsíční	Desetidenní	Tržby
2014	2 038 149	526 878	2 826 617	4,17 mld. Kč
2015	2 146 198	561 236	3 069 752	4,42 mld. Kč

V neposlední řadě přinese zavedení tzv. elektronických kupónů snížení počtu přestupků spočívajících v neuhrazení časového poplatku. V současné době probíhají pouze namátkové fyzické kontroly vozidel v systému časového zpoplatnění a je pravděpodobné, že nezanedbatelný počet vozidel nemá uhrazený časový poplatek při užití zpoplatněné pozemní komunikace.

*V rámci zavádění podobného systému na Slovensku bylo odhadováno až 20 % vozidel bez uhrazeného časového poplatku. Po zavedení videotollingu se předpokládá pokles podílu vozidel bez uhrazeného časového poplatku na 6 %.*

V případě zavedení pravidelné soustavné automatické kontroly nemusí nutně dojít k navýšení příjmů – část řidičů pod hrozbou nepřetržité automatické kontroly bude volit mezi variantou úhrady časového poplatku nebo variantou volby jiné trasy mimo zpoplatněné pozemní komunikace. V případě výběru poplatků v ČR by se mohlo jednat o navýšení příjmů z časového zpoplatnění o 5%, tj. až 220 mil. Kč ve srovnání se současným stavem.

## 2.2. Cíle nového systému časového zpoplatnění

Zavedení tzv. elektronických kupónů v systému časového zpoplatnění (dále také „SČZ“) k zajištění úhrady časových poplatků by mělo splnit zejména následující cíle:

- zajistit spolehlivý, nepřetržitý a bezporuchový výběr časových poplatků,
- zajistit vysokou účinnost výběru časových poplatků,
- preventivní působení nepřetržitého automatizovaného systému kontroly vozidel užívajících zpoplatněné pozemní komunikace,
- represivní působení automatizovaného systému vymáhání pokut za přestupky v systému časového zpoplatnění,
- uživatelům zpoplatněných komunikací poskytnout moderní, uživatelsky přívětivé nástroje a prostředí pro úhradu časových poplatků,
- snížit nebo nepřekročit současné náklady na výběr časových poplatků.

Uvedených cílů, resp. některých z nich, není možné dosáhnout ve stávajícím systému časového zpoplatnění při úhradě časového poplatku formou papírových kupónů.

Naplněním cílů bude systém poskytovat tyto výhody:

- ve zvýšení komfortu uživatelů zpoplatněných pozemních komunikací
  - rozšíření možnosti zakoupení elektronického kupónu, resp. úhrady časového poplatku – především elektronická cesta
  - není nutné nalepovat kupóny, vyplňovat na ně registrační značky, odlepovat již neplatné kupóny
  - včasnou úhradu časového poplatku, kterou bude možné realizovat mobilním telefonem i těsně před vjezdem na zpoplatněnou pozemní komunikaci
  - aplikace neumožní zakoupení dvou kupónů na stejné vozidlo a období – ochrana uživatele
  - není nutné se prokazovat dokladem o uhrazení časového poplatku
- v přínosech pro příjemce výnosů z časového zpoplatnění

### III. VLASTNÍ PODKLAD - Návrh změny způsobu úhrady časového poplatku

- zvýšení příjmů z prodeje kupónů,
- efektivní výběr časových poplatků, snížení podílu neplaticích uživatelů zpoplatněných pozemních komunikací
- snížení počtu reklamací a výměn kupónů
- online informace o vývoji prodeje kupónů
- platby na příjmové účty do několika dnů, u internetového prodeje ihned (pouze s transakční prodlevou)
- není nutné tisknout rezervní kupóny, distribuovat je rovnoměrně do distribuční sítě a následně je likvidovat (úspora nákladů na tisk a distribuci DK)
- možnosti určité variability systému.

O reálnosti naplnění cíle snížit nebo nepřekročit současné náklady na výběr časových poplatků svědčí následující tabulka, která porovnává současné náklady a výnosy z prodeje kupónů a dvě varianty nákladů a výnosů při zavedení videotollingu (v závislosti na míře snížení nákladů v průběhu výběrového řízení).

**Tab. 2 Odhad vývoje výnosů a nákladů za jeden kalendářní rok**

Položka (mil. Kč)	Papírové kupóny <i>Emise 2015</i>	Videotolling	
		<i>Var. 1 minimální</i>	<i>Var. 2 optimální</i>
<i>Snížení nákladů během zadávacího řízení</i>			
Výnosy z prodeje kupónů	4 400	4 400	4 400
Zvýšení výběru od neplaticích uživatelů (+ 5%)	0	220	220
<b>VÝNOSY CELKEM</b>	<b>4 400</b>	<b>4 620</b>	<b>4 620</b>
Náklady na tisk kupónů	30	0	0
Náklady na distribuci kupónů (v % z výnosů)	5,6 %		
Náklady na provoz systému (v % z výnosů; včetně rozpuštění investičních nákladů)	-	4,5 %	2,8 %
Náklady na distribuci kupónů (v mil. Kč)	250	-	-
Náklady na provoz systému časového zpoplatnění (v mil. Kč; včetně rozpuštění investičních nákladů)	-	210	130
Náklady na dohled pro resort dopravy (v mil. Kč; za předpokladu samostatného technického řešení dohledu)	0	30	30
<b>NÁKLADY CELKEM</b>	<b>280</b>	<b>240</b>	<b>160</b>
<b>CELKOVÝ ROČNÍ ČISTÝ PŘÍJEM SFDI</b>	<b>4 120</b>	<b>4 380</b>	<b>4 460</b>
tj. rozdíl oproti současnému systému (v mil. Kč)	0	260	340
tj. rozdíl oproti současnému systému	0 %	+ 6 %	+ 8 %

Lze předpokládat, že v případě zavedení elektronických kupónů dojde k navýšení příjmu SFDI o 6 až 8 % v závislosti na výsledku zadávacího řízení. Pokud by se nebralo v úvahu možné navýšení výnosů od současných případných neplaticích uživatelů, došlo by k navýšení

příjmů od 40 do 120 mil. Kč ročně, což znamená navýšení od 1 do 3 %. V rámci zadávacího řízení na provozovatele/dodavatele systému bude stanovena podmínka nepřekročení předpokládané hodnoty veřejné zakázky v rámci podaných nabídek, aby nemohlo dojít k překročení nákladů na zavedení a provozování systému oproti současnému stavu. Jako mezní hodnota se předpokládá stanovení maximální hodnoty na 4,5 % z výnosů z prodeje kupónů ročně – tato hodnota je ve výše uvedené tabulce použita ve variantě 1, která předpokládá minimální snížení ročních nákladů (o 1 % oproti současnému stavu). Hodnota 2,8 % ve variantě 2 je použita na základě zkušenosti se zaváděním obdobného systému na Slovensku, kde vítězná nabídka obsahovala hodnotu 2,78 %.

Z uvedené tabulky vyplývá, že předpokládaná hodnota veřejné zakázky bude odvozena od výše násobku ročních nákladů. V současném stavu rozpracování projektu se jeví jako vhodné uvažovat o délce projektu mezi 6 – 10 lety v závislosti na řešení dodavatelského modelu. Při minimálním snížení nákladů by za toto období odpovídaly náklady výši od 1,44 mld. Kč do 2,40 mld. Kč. V případě snížení nákladů na 2,8% z výnosů by náklady za období od 6 do 10 let odpovídaly 0,96 až 1,60 mld. Kč. Z těchto objemů plyne, že se bude jednat o významnou veřejnou zakázku.

### 2.3. Možnosti zavedení elektronických kupónů k úhradě časových poplatků

V roce 2013 zadal SFDI zpracování Studie proveditelnosti zavedení elektronických kupónů sloužících k úhradě časových poplatků za užití pozemních komunikací vozidly do 3,5 tun v ČR (dále také „Studie“). Důvodem jejího zadání byl především termín zavedení tzv. elektronických kupónů (k datu 1. 1. 2016), jež předpokládala tehdy platná úprava ZPK v §21a až §21e.

*Současné znění ZPK již tuto úpravu neobsahuje (byla odstraněna Zákonem č. 268/2015 Sb., kterým se mění Zákon č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů, Zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (Zákon o silničním provozu), ve znění pozdějších předpisů, a další související zákony. Nadále se tedy, s ohledem na platnou legislativu, předpokládá k úhradě časového poplatku využívání papírových kupónů.*

Studie byla zpracována za účelem posouzení možných alternativ technického a organizačního řešení zavedení tzv. elektronických kupónů pro vozidla v systému časového zpoplatnění s ohledem na technické, ekonomické, finanční, časové a legislativní aspekty jejich zavedení a provozování.

*V rámci studie byly analyzovány varianty: mikrovlnná, satelitní, videodetekce, RFID a nulová varianta (tj. zachování stávajícího systému s využitím papírových kupónů).*

Jednalo se o posouzení následujících systémů (PWC 2013):

- 1) technické řešení založené na identifikaci vozidel prostřednictvím mikrovlnných DSRC palubních jednotek;
- 2) technické řešení založené na kontrole úhrady časových poplatků prostřednictvím satelitních palubních jednotek;
- 3) technické řešení založené na identifikaci vozidel prostřednictvím video-identifikace registrační značky;
- 4) technické řešení založené na identifikaci vozidel prostřednictvím dálničních nálepek s RFID čipem;
- 5) stávající řešení prostřednictvím „papírových“ dálničních kupónů („nulová varianta“).

Výsledky studie potvrdily výhodnost technologie označované jako „Videotolling“, tedy kontrola uhrazení časového poplatku pomocí videodetekce registrační značky vozidla a porovnání s databází uhrazených poplatků.



*Jako nejvhodnější technické řešení z hlediska splnění provozních a technických potřeb se jeví řešení založené na video identifikaci vozidel. Nulová varianta, tedy zachování stávajícího stavu, nevyhovuje v důležitých kritériích základním cílům systému, neboť neumožňuje zajistit vysokou účinnost výběru časových poplatků preventivním působením automatizovaného systému kontroly vozidel a represivním působením automatizovaného systému vymáhání pokut. (PWC 2013)*

*Tato technologie navíc může, oproti stávajícímu systému, zajistit kvalitativní změnu díky možnosti využití nových způsobů platby stanoveného poplatku, včetně možnosti on-line objednání a úhrady časového poplatku.*

*Při přípravě podkladů pro tento materiál a zpracování studie bylo uvažováno s postupným rozšiřováním rozsahu sítě zpoplatněných pozemních komunikací pro časové zpoplatnění u vozidel v systému časového zpoplatnění, a to ze stávajících 1172 km na 1529 km v roce 2021.*

### 3. POPIS STÁVAJÍCÍHO STAVU

Na území České republiky je již od roku 1995 užívání některých pozemních komunikací zpoplatněno pro silniční motorová vozidla nejméně se čtyřmi koly. Podle právní úpravy obsažené v ZPK se zpoplatnění stanoví podle časového období užívání zpoplatněné pozemní komunikace (časový poplatek). Zpoplatněné pozemní komunikace lze užít silničním motorovým vozidlem nejméně se čtyřmi koly, jehož největší povolená hmotnost činí nejvýše 3,5 tuny pouze po úhradě časového poplatku. Pro určení hmotnostní kategorie vozidla je rozhodující celková hmotnost vozidla, uvedená v jeho technickém průkazu. Při připojení přívěsu nebo návěsu k vozidlu se jejich hmotnost nesčítá. Zaplacení časového poplatku se prokazuje platným dvoudílným kupónem.

*Časový poplatek lze uhradit na kalendářní rok, jeden měsíc nebo na deset dnů prostřednictvím zakoupení ročního, měsíčního nebo desetidenního kupónu.*

Kupón je proveden ve formě nálepky, vybavené ochrannými prvky proti padělení. Kupón se umísťuje předepsaným způsobem na čelní sklo vozidla. Kupóny lze zakoupit v distribuční síti, provozované komisionáři. Platnost ročního kupónu je vyznačena grafickým motivem a označením roku vytisknutým na kupónu. Platnost krátkodobých kupónů desetidenních a měsíčních je vyznačena grafickým motivem a rokem emise vytisknutým na kupónu, přesné datum začátku období platnosti se vyznačuje proštípnutím příslušných číselných symbolů na okraji kupónu při provedení úhrady časového poplatku, resp. při zakoupení krátkodobého kupónu.

K vydávání a prodeji kupónů je dle ZPK s účinností od 1. ledna 2007 příslušný Státní fond dopravní infrastruktury, který může činnostmi s tím spojenými pověřit jiné právnické osoby.

Poplatek se platí před užitím zpoplatněné pozemní komunikace. Použití zpoplatněné pozemní komunikace bez platného kupónu může být v blokovém řízení pokutováno do výše 5 000 Kč a ve správním řízení až do výše 100 000 Kč.

#### 3.1. Rozsah časového zpoplatnění

Seznam zpoplatněných úseků s účinností od 1. 1. 2016 je uveden v příloze č. 2 k vyhláše Ministerstva dopravy č. 306/2015 Sb., o užívání pozemních komunikací zpoplatněných časovým poplatkem. V roce 2016 se jedná o 1103 km pozemních komunikací v režimu časového zpoplatnění (viz Obr. 1).

Pro účely zpracování analýzy bylo uvažováno s postupným rozšiřováním rozsahu zpoplatněné sítě pozemních komunikací. Projekce budoucího rozšíření vychází z Dopravních

sektorových strategií (DSS). Podle tzv. Návrhové varianty DSS – 2. fáze byla vytvořena projekce rozvoje zpoplatněné sítě pozemních komunikací pro časové zpoplatnění vozidel v systému časového zpoplatnění.



Obr. 1 Síť zpoplatněných komunikací pro vozidla v systému časového zpoplatnění (2016)

### 3.2. Historie časového zpoplatnění v ČR

Časové zpoplatnění dálnic a rychlostních silnic bylo pro všechna vozidla zavedeno v roce 1995. Od roku 2000 pak byly zavedeny také krátkodobé kupóny (měsíční resp. dvouměsíční a desetidenní resp. sedmi a patnáctidenní). Od roku 2007 bylo zavedeno výkonové zpoplatnění pro vozidla nad 12 tun a od roku 2010 i pro vozidla nad 3,5 tuny. Od té doby jsou časovým způsobem zpoplatněna pouze vozidla, jejichž největší povolená hmotnost činí nejvýše 3,5 tuny.

V posledních 4 letech se výše časových poplatků, resp. cena kupónů nemění. To platí i pro rok 2016. Níže uvedená tabulka obsahuje údaje o všech změnách cen kupónů (včetně období, kdy v režimu časového zpoplatnění byla i vozidla o hmotnosti nad 3,5 tuny).

Tab. 3 Vývoj cen kupónů

Kateg orie	Časová platnost	1995 1997	1998	1999	2000	2001 2003	2004	2005 2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Do 3,5 t	Roční	400	800	800	800	800	900	900	900	1000	1000	1200	1200	1500	1500	1500	1500	1500
	Měsíční				200	200	250		300	330	330	350	350	440	440	440	440	440
	2 měsíční							300										
	7 denní								200	220	220							
	10 denní				100	100	150					250	250	310	310	310	310	310
	15 denní							200										
Nad 3,5 t do 12 t	Roční	1 000	2 000	4 000	6 000	6 000	7 000	7 000	7 000	8 000	8 000							
	Měsíční				800	1 000	1 200		1 750	2 000	2 000							
	2 měsíční							1 750										
	7 denní								650	750	750							
	10 denní				300	400	450											
	15 denní							650										
Nad 12 t	Roční	2 000	4 000	8 000	12 000	12 000	14 000	14 000										
	Měsíční				1 600	2 000	2 300											
	2 měsíční							3 500										
	10 denní				600	800	900											
	15 denní							1 300										
	1 denní					300	250	250										

### 3.3. Procesy v současném systému časového zpoplatnění

#### Výroba kupónů

Výroba kupónů pro příslušný rok zahrnuje přípravu grafického návrhu, tisk kupónů, specimenů, poplatek za používání kódu EAN, tisk informačních materiálů, letáků a samolepek k označení prodejních míst. Tisk zajišťuje SFDI na svůj náklad prostřednictvím vybraného dodavatele.

Vzory kupónů prokazujících zaplacení časového poplatku v příslušném roce stanoví prováděcí předpis (v současnosti vyhláška Ministerstva dopravy č. 306/2015 Sb. v Příloze č. 1.)

#### Distribuce a prodej kupónů

Distribuci a prodej kupónů zajišťují komisionáři, vybraní postupem dle zákona č. 137/2006 Sb., o veřejných zakázkách, ve znění pozdějších předpisů, v zadávacím řízení. Distribucí se rozumí doprava kupónů od výrobce do centrálního skladu, převzetí, kontrola počtu a kontrola bezchybnosti tisku kupónů vč. řešení případných reklamací, centrální skladování, rozvoz kupónů na prodejní místa, skladování a evidence prodeje na prodejních místech, výměna vrácených poškozených kupónů na prodejních místech, vrácení nespotřebovaného množství z dané emise kupónů, úřední likvidace nespotřebovaných kupónů, odvod finančních prostředků z prodeje kupónů.

Kupóny se evidují podle doby jejich platnosti a podle dvoupísmenných sérií a šestimístných pořadových čísel. V evidenci se zachycují veškeré přijaté, vydané, prodané a vrácené kupóny. Zvláště se evidují kupóny poškozené, vyměněné nebo kupóny s chybným vyznačením doby platnosti.

Vyznačení počátku doby platnosti kupónů prokazujících zaplacení poplatku na jeden měsíc nebo deset dnů provádí prodejce při prodeji děrovacími kleštěmi na prvních dílech kupónů v místě určeném pro vyznačení příslušného měsíce a dne.

#### Dotisk kupónů

V případě zvýšené poptávky po kupónech v příslušném roce může nastat situace vedoucí k nedostatku některého druhu kupónů v distribuční síti. Aby k uvedeným potížím v

zásobování nedošlo, vyrábí se každá emise kupónů s určitou rezervou. Průběžně se sleduje a vyhodnocuje odbyt a stav zásob kupónů na jednotlivých prodejních místech v distribuční síti a v centrálním skladu. Pokud je indikováno u některého druhu kupónů snížení zásob pod stanovenou mez, je objednáno u tohoto druhu kupónů dotisk. Dotisk kupónů musí být zajištěn s dostatečným časovým předstihem s ohledem na výrobní lhůty (přibližně 6 týdnů).

### Likvidace kupónů

Po ukončení prodeje emise kupónů jsou kupóny příslušného roku staženy z distribuční sítě do centrálního skladu, provedena inventurní kontrola a jsou fyzicky zlikvidovány. Vzhledem k nerovnoměrnému rozdělení prodeje dálničních kupónů, je vždy vytištěn větší počet kupónů, tak aby byly po celou dobu platnosti dané emise k dispozici plošně na všech prodejních místech. Z tohoto důvodu je nutné zbývající kupóny (za rok 2014 se jednalo o cca 5% z vyrobených kupónů) po ukončení prodeje dané emise fyzicky likvidovat.

### Kontrola úhrady časového poplatku

Kontrolu úhrady časového poplatku provádí na zpoplatněné síti pozemních komunikací Policie ČR, služba dopravní policie a dálniční oddělení a Generální ředitelství cel. Předmětem kontroly je kupón a jeho doba platnosti, předepsané umístění a označení. Zjištěné přestupky jsou projednány na místě v blokovém řízení nebo postoupeny do správního řízení.

Technicky je možno kontrolu vylepených časových kupónů provádět pouze pozorováním, přestupek je možné zjistit a zdokumentovat pouze po zastavení vozidla. Řidič je povinen ke kontrole předložit kontrolní ústřížek kupónu, který musí být na přední straně, shodně s dílem kupónu vylepeným na vozidle, označen registrační značkou vozidla.

Podezření z padělání kupónu řeší Policie ČR.

## 3.4. Aktuální legislativní rámec

Legislativa Evropské unie („EU“) se soustředí pouze na úpravu zpoplatnění vozidel nad 3,5 tuny. Problematika časového zpoplatnění vozidel do 3,5 tuny je okrajově řešena v preambulích příslušných směrnic a jejich požadavky jsou pouze rozšířením požadavků Smlouvy o fungování Evropské unie. Klíčovým je **sdělení Komise o uplatňování poplatků za vnitrostátní silniční infrastrukturu vybíraných u lehkých osobních vozidel**<sup>1</sup> ze dne 14. 5. 2012.

Ze sdělení vyplývá, že sice existuje sekundární legislativa EU týkající se silničních poplatků vybíraných za těžká nákladní vozidla s největší přípustnou hmotností nad 3,5 tuny<sup>2</sup>, avšak jediná pravidla týkající se výběru poplatků za lehká osobní vozidla<sup>3</sup>, lehká užitková vozidla s největší přípustnou hmotností do 3,5 tuny, autobusy a autokary, vycházejí přímo ze Smlouvy o fungování Evropské unie.

Smyslem tohoto sdělení, jakožto součásti širší strategie výběru silničních poplatků načrtnuté v bílé knize, je objasnit představu Komise o tom, jak na systém dálničních známek pro lehká osobní vozidla uplatnit obecné zásady nediskriminace a proporcionality, které jsou obsaženy ve Smlouvě o fungování Evropské unie. Sdělení rovněž nastiňuje, jak by se takové systémy dálničních známek měly používat.

<sup>1</sup> COM(2012)199/F1

<sup>2</sup> Směrnice 1999/62/ES o výběru poplatků za užívání určitých pozemních komunikací těžkými nákladními vozidly, ve znění pozdějších předpisů (směrnice o euroviněťě).

<sup>3</sup> Osobní automobily, motocykly a ostatní motorová vozidla s celkovou přípustnou hmotností nejvýše 3,5 tuny používaná převážně k soukromým účelům.

Na základě pečlivé analýzy systémů dálničních známek pro lehká osobní vozidla v EU<sup>4</sup> se Komise rozhodla vypracovat toto sdělení, aby pomohla členským státům, které zamýšlejí zavést nový systém dálničních známek pro lehká osobní vozidla nebo které hodlají více propracovat stávající systémy, a to v souladu se zásadami EU.

Ze sdělení vyplývá, na základě stávající judikatury ESD a dvou případů které komise posuzovala (záměr Rakouska zavést jen roční a dvou měsíční známku a zavedení pouze roční známky ve Slovinsku), že aby bylo možné systém dálničních známek považovat za nediskriminační, měl by zahrnovat například tři nebo více druhů známek – „týdenní“ (na 7 až 14 dnů), „měsíční“ (na 30 až 60 dnů) a „roční“ (jeden kalendářní rok). V současné době všechny členské státy, které používají systém dálničních známek pro lehká osobní vozidla, poskytují tyto tři druhy známek, včetně krátkodobých známek s platností 7 až 10 dnů.

Aktuální úprava časového zpoplatnění pozemních komunikací pro vozidla v systému časového zpoplatnění v právním řádu ČR zahrnuje níže uvedené právní normy, které jsou relevantní ve vztahu k plánovanému zavedení nového způsobu úhrady poplatku v časovém zpoplatnění a stanovení příslušných pravomocí SFDI.

#### **Zákon č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích ve znění pozdějších předpisů („ZPK“)**

ZPK představuje základní rámec zákonné úpravy časového zpoplatnění pozemních komunikací pro vozidla v systému časového zpoplatnění v ČR.

#### **Vyhláška Ministerstva dopravy č. 306/2015 Sb., o užívání pozemních komunikací zpoplatněných časovým poplatkem**

Vyhláška Ministerstva dopravy stanovuje technické parametry a vzory v současné době využívaných papírových kupónů a zároveň prostřednictvím své přílohy stanoví pozemní komunikace na území ČR podléhající časovému zpoplatnění.

#### **Nařízení vlády č. 240/2014 Sb., o výši časových poplatků, sazeb mýtného, slevy na mýtném a o postupu při uplatnění slevy na mýtném**

Nařízení vlády upravuje výši časového poplatku za užívání zpoplatněných pozemních komunikací.

#### **Zákon č. 104/2000 Sb., o Státním fondu dopravní infrastruktury, ve znění pozdějších předpisů („Zákon o SFDI“)**

Zákon o SFDI obecně upravuje postavení a účel SFDI a určuje jeho příjmy, mezi které řadí i výnosy z časového poplatku. Stanovuje základy jeho organizační struktury a rozpočtové uspořádání.

#### **Zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů („Zákon o silničním provozu“)**

Stanovuje pravidla provozu na pozemních komunikacích. Z pohledu zpoplatnění obecného užívání se užije pouze §77, který definuje pravidla stanovení místní úpravy provozu na pozemní komunikaci (tedy pravidla pro označení zpoplatněné komunikace příslušnou dopravní značkou).

#### **Zákon č. 56/2001 Sb., o podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů („Zákon o podmínkách provozu“).**

---

<sup>4</sup> Viz rovněž studie (Booz & Co 2010; „Hodnocení systémů dálničních známek pro osobní vozidla používaných v členských státech“) a (Booz & Co 2012; „Studie o účincích zavedení systémů dálničních známek pro osobní vozidla“): [http://ec.europa.eu/transport/road/road\\_charging/charging\\_private\\_vehicles\\_en.htm](http://ec.europa.eu/transport/road/road_charging/charging_private_vehicles_en.htm)

Zákon upravuje podmínky provozu vozidel na pozemních komunikacích a výkon státní správy a dozoru v oblasti provozu vozidel na pozemních komunikacích. Součástí této úpravy je také problematika registru silničních vozidel. Zákon dále obsahuje definici provozovatele vozidla, se kterou dále pracuje i ZPK.

## **4. ZPOPLATNĚNÍ POZEMNÍCH KOMUNIKACÍ V ZAHRANIČÍ**

---

### **4.1. Systém videodetekce zavedený od 2016 na Slovensku**

---

Od roku 2016 byl na Slovensku zaveden podobný systém časového zpoplatnění silničních motorových vozidel s hmotností nejvýše 3,5 tuny, jako je uvažován v ČR v tomto materiálu.

Jedná se o systém založený na videodetekci registračních značek vozidel. Systém byl zaveden v krátké době a již první měsíce jeho provozu se potvrzují pozitivní předpoklady, které si Národní diaľničná spoločnosť, a. s. (NDS) definovala při jeho zavedení.

Změnou systému z papírových dálničních kupónů na elektronickou verzi došlo ke zvýšení poptávky po elektronických kupónech, pravděpodobně způsobené obavou uživatelů ze soustavné automatizované kontroly uhrazení poplatku.

Systém kontroly uhrazení časového poplatku formou zakoupení elektronického kupónu je na Slovensku oddělen od systému prodeje a evidence. Systém kontroly provozuje NDS. Data zjištěná automatickým systémem kontroly jsou přímo využívána k automatizovanému zpracování platebních rozkazů, které jsou zasílány provozovatelům vozidel, kteří neměli uhrazený elektronický dálniční kupón.

Na Slovensku se předpokládá zvýšení ročních příjmů z časového zpoplatnění až o 20 % (výrazné snížení podílu neplatících uživatelů) a snížení ročních nákladů souvisejících se zajištěním výběru časových poplatků na polovinu oproti papírovým dálničním kupónům (původně byly distribuční náklady 6 %, u nového systému jsou náklady na úrovni 2,78 % na základě realizovaného zadávacího řízení).

### **4.2. Zpoplatnění v dalších státech**

---

**Z okolních států není zpoplatnění (časové ani výkonové) pro osobní vozidla (resp. pro vozidla do 3,5 tuny) zavedeno v Německu. Dále v Evropě není zpoplatnění zavedeno ve státech:**

Andorra, Estonsko, Finsko, Island, Kosovo, Kypr, Lichtenštejnsko, Lucembursko, Malta, Monako, San Marino, Ukrajina, Vatikán.

**Výkonové zpoplatnění pro vozidla do 3,5 tuny je v Evropě zavedeno v následujících státech:**

Bělorusko, Bosna a Hercegovina, Chorvatsko, Francie, Irsko, Itálie, Makedonie F.Y.R.O.M., Norsko, Polsko, Portugalsko, Řecko, Španělsko, Srbsko, Turecko, Velká Británie.

**Časové zpoplatnění je zavedeno v následujících státech:**

#### **Bulharsko**

Časové zpoplatnění zavedeno pro vozidla do 3,5 tuny včetně motocyklů. Využívá se dálničních kupónů obdobně jako v ČR. Kupóny jsou dle doby platnosti rozděleny na jednodenní, sedmidenní, měsíční a roční.

#### **Maďarsko**

Je zavedena e-viněta – s vazbou na registrační značku vozidla. Kontrola probíhá prostřednictvím videodetekce. Kupóny jsou dle doby platnosti rozděleny na desetidenní,

měsíční a roční. Roční kupón stojí v přepočtu přibližně 3 700,- Kč. Nákup lze realizovat v určených zákaznických centrech nebo přes internet či SMS. Systém byl v Maďarsku zaveden v roce 2008.

#### **Rakousko**

Časové zpoplatnění zavedeno pro vozidla do 3,5 tuny včetně motocyklů. Využívá se dálničních kupónů obdobně jako v ČR. Kupóny jsou dle doby platnosti rozděleny na desetidenní, dvou měsíční a roční. Další poplatek je v Rakousku požadován za průjezd vybraných komunikací (horské úseky, mosty, tunely) – obdoba mýtného (poplatek se vybírá na mýtných stanicích).

#### **Rumunsko**

Časové zpoplatnění zavedeno pro vozidla do 3,5 tuny včetně motocyklů. Využívá se elektronických dálničních kupónů (Roviniete). Kupóny lze zakoupit s dobou platnosti na 1, 7, 30, 90, 365 dnů.

#### **Slovinsko**

Časové zpoplatnění zavedeno pro vozidla do 3,5 tuny včetně motocyklů. Využívá se dálničních kupónů obdobně jako v ČR. Kupóny jsou dle doby platnosti rozděleny na sedmidenní, měsíční a roční.

#### **Švýcarsko**

Časové zpoplatnění zavedeno pro vozidla do 3,5 tuny. Využívá se dálničních kupónů obdobně jako v ČR. K dispozici jsou pouze roční kupóny. Jako stát, který není členem EU, se Švýcarsko nedrží doporučení uvedených ve sdělení Komise COM(2012)199/F1.

## **5. NOVÝ SYSTÉM ČASOVÉHO ZPOPLATNĚNÍ S VYUŽITÍM VIDEODETEKCE**

Využití videotechnologie (také videodetekce, videotolling, apod.) znamená nové technické řešení k prokazování a kontrole úhrady časového poplatku za užívání zpoplatněných komunikací vozidly s hmotností do 3,5 tuny. Vozidla v systému časového zpoplatnění a úhrady časových poplatků budou pouze evidovány v centrální databázi, klíčovým údajem bude registrační značka (RZ) a stát registrace vozidla. Kontrola se bude uskutečňovat kamerovým systémem a rozpoznáním tabulky s RZ vozidla a následným porovnáním s evidencí uhrazených časových poplatků v centrální databázi.

Vozidla nebudou vybavena žádným technickým zařízením, ani označením prokazujícím úhradu časového poplatku. Poplatek se hradí na obchodním místě nebo prostřednictvím elektronických kanálů a o úhradě poplatku se vede evidence v centrální databázi. To se týká i vozidel osvobozených od časového poplatku, která budou také zapsána v centrální evidenci.

Elektronická evidence úhrady časových poplatků umožňuje efektivní řešení vlastní úhrady prostřednictvím nových médií a prostředků vzdáleného přístupu – poplatek bude možné uhradit prostřednictvím internetu nebo mobilních aplikací pro tablety a chytré telefony. Nároky na počet obchodních míst mohou být nižší a s předpokládaným vývojem technického pokroku se jejich počet může dále snižovat.

Technické řešení s centrální evidencí RZ vozidel, která poplatek uhradila, umožňuje plošnou systémovou kontrolu dodržování povinnosti uhradit časový poplatek s vysokým preventivním účinkem, bez nutnosti zastavit, snížit rychlost jízdy nebo použít určený jízdní pruh. Kontrolní systém předpokládá vybudování sítě kontrolních zařízení podél zpoplatněných pozemních komunikací. Tato kontrolní zařízení nemusí být vybudována v každém mezikřižovatkovém úseku – předpokládá se jejich instalace v místech změn směrů významnějších dopravních proudů. Kontrolní zařízení využívají ke snímání průjezdů vozidel kamerový systém pracující současně ve

viditelné a infračervené oblasti spektra. Za snížené viditelnosti je snímáný prostor nasvícen zdroji infračerveného záření, které není lidským okem viditelné. Tím nemůže dojít k ovlivnění bezpečnosti silničního provozu, používané systémy jsou v tomto smyslu certifikovány autorizovanými zkušebnami. V kombinaci s retroreflexní vrstvou nanosenou na tabulce registrační značky vozidla je zajištěn vysoký kontrast a dobrá čitelnost pořízených snímků bez ohledu na světelné podmínky. Retroreflexní vrstva, tvořená speciální fólií má vysokou odrazivost právě v infračervené oblasti spektra, aby napomáhala snímání a rozpoznání údajů z tabulky registrační značky za tmy. Video kontrola RZ může být nepříznivě ovlivněna špatnými povětrnostními podmínkami, jako jsou hustá mlha, velmi hustý déšť nebo silné sněžení, které snižují dohlednost na několik málo metrů. Za silného sněžení může také docházet k nalepení sněhu a nečistot na tabulku RZ, která přestane být viditelná. I přes nižší spolehlivost identifikace vozidel vlivem špatného rozpoznání RZ v případě znečištění nebo nepříznivých povětrnostních podmínek, se dá očekávat zlepšení kázně ze strany příležitostných uživatelů zpoplatněných komunikací. To se může odrážet především ve zvýšení příjmů z výběru krátkodobých časových poplatků. Kontrolní systém může efektivně plnit i represivní funkci automatizovaným shromážděním důkazních materiálů k vymáhání pokut za přestupky z neuhrazeného časového poplatku v příkazním řízení, případně postoupením k projednání ve správním řízení na příslušném celním úřadu.

## 5.1. Role a postavení subjektů

---

Současné role a postavení subjektů v SČZ jsou uvedeny níže. V novém systému lze předpokládat podobné rozdělení rolí a pravomocí, s případnou korekcí dle níže uvedených doporučení.

### **Zákazník**

Zákazníkem je kterákoliv fyzická nebo právnická osoba, která se zajímá o otázky časového zpoplatnění pozemních komunikací.

**V novém systému beze změn.**

### **Uživatel zpoplatněné pozemní komunikace**

Uživatelem pozemní komunikace v systému časového zpoplatnění je řidič nebo provozovatel vozidla, které vjíždí, jede nebo stojí na zpoplatněné pozemní komunikaci. Povinností uživatele zpoplatněné pozemní komunikace je uhradit časový poplatek za vozidlo v systému časového zpoplatnění před jeho vjezdem na zpoplatněný úsek pozemní komunikace.

**V novém systému beze změn.**

### **Řidič vozidla v systému časového zpoplatnění**

Povinností řidiče vozidla v systému časového zpoplatnění je podrobit se kontrole úhrady a platnosti časového poplatku, kterou provádí hlídka Policie ČR nebo Generálního ředitelství cel ČR.

**V novém systému řidič nebude povinen vozit sebou potvrzení o úhradě časového poplatku resp. o zakoupení elektronického kupónů (shodně řešeno na Slovensku, naopak v Maďarsku je v určitých případech potvrzení vyžadováno).**

### **Provozovatel vozidla v systému časového zpoplatnění**

Provozovatel vozidla v systému časového zpoplatnění nemá stanoveny žádné povinnosti.

**V novém systému se nepředpokládá zavedení povinností provozovatele vozidla.**

### **Státní fond dopravní infrastruktury**



SFDI je příslušný k vydávání a distribuci kupónů. Výnosy z časového poplatku jsou příjmem SFDI.

**V novém systému bude SFDI příslušný k výběru časových poplatků za užití zpoplatněných úseků pozemních komunikací motorovými vozidly nejméně se čtyřmi koly a s celkovou hmotností nejvýše 3,5t. SFDI za tím účelem bude provozovat (sám, případně prostřednictvím služby získané na základě zadávacího řízení) informační systém, který bude zpracovávat data o provedených úhradách časových poplatků a bude zajišťovat organizaci prodejních míst a s tím související agendu..**

### **Správní orgán**

Správní orgán řeší přestupky na úseku časového zpoplatnění, zjištěné automatizovaným kontrolním systémem v příkazním řízení. Podle současně platné právní úpravy je správním orgánem ve věcech časového zpoplatnění celní úřad.

**V novém systému budou přestupky, které nebudou vyřešeny v blokovém řízení, řešeny ve správním řízení.**

**Řešení přestupků bude spadat i nadále pouze do pravomoci celního úřadu. Technicky bude provoz systému na sledování přestupků zajišťovat SFDI. Za řešení přestupků budou dále odpovídat celní úřady a příjmy z pokut by plynuly do státního rozpočtu. Při přípravě detailního řešení projektu mohou být tyto předpoklady upraveny na základě zjištěných skutečností.**

### **Policie ČR**

Služba dopravní policie vykonává hlídkovou činnost v rámci běžných povinností, zjištěné přestupky na úseku časového zpoplatnění projednává v blokovém řízení na místě nebo je postupuje k projednání ve správním řízení na místně příslušný celní úřad.

### **Celní úřad**

Celní úřad projednává přestupky ve věcech časového zpoplatnění. Celníci mohou vykonávat kontrolu úhrady časového poplatku v rozsahu svých pravomocí, projednávají zjištěné přestupky v blokovém řízení na místě nebo je postupují k projednání ve správním řízení na místně příslušný celní úřad.

### **Ministerstvo dopravy**

Ministerstvo dopravy připravuje a vydává právní předpisy k provedení ZPK v souvislosti s časovým zpoplatněním zejména stanovuje rozsah zpoplatněných komunikací a způsob jejich označení. Navrhuje Vládě ČR úpravu výše časových poplatků.

### **Ministerstvo vnitra ČR**

Ministerstvo vnitra ČR jako provozovatel centrálních registrů státní správy umožní vzdálený trvalý a nepřetržitý přístup k údajům registru obyvatel a registru osob pro účely kontroly a vymáhání časových poplatků.

### **Dodavatel**

Dodavatel vybraný v souladu se zákonem č. 137/2006 Sb., o veřejných zakázkách, ve znění pozdějších předpisů<sup>5</sup>, dodá a uvede do provozu technologii systému časového zpoplatnění. Podle zvoleného dodavatelského modelu zajistí buď provozování informačních systémů pro SFDI nebo výběr časových poplatků jménem SFDI formou komplexní služby nebo pouze služby údržby/servisu technických zařízení, aplikací a systémů.

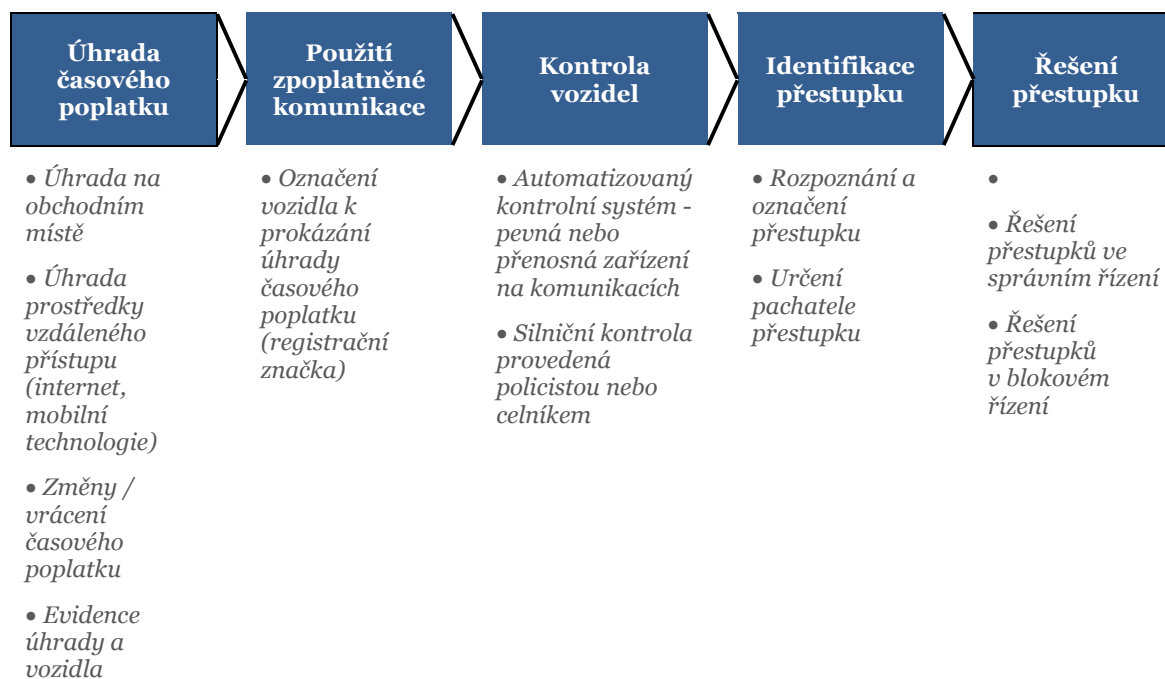
---

<sup>5</sup> V případě platnosti nové právní úpravy o zadávání veřejných zakázek bude dodavatel vybrán v souladu s touto úpravou.

## 5.2. Procesy v rámci nového systému úhrady časových poplatků

Systém úhrady časových poplatků musí pro dosažení stanovených cílů, tedy pro dosažení maximálního, spolehlivého, nepřetržitého a bezporuchového výběru časových poplatků, podporovat úplný proces od úhrady časového poplatku, přes soustavnou systematickou kontrolu úhrady časových poplatků, až po úplné vyřešení zjištěných přestupků na úseku časového zpoplatnění.

Základní proces úhrady a kontroly časových poplatků a řešení přestupků lze v obecné rovině rozdělit do pěti hlavních kroků, jak je zobrazeno níže.



### 5.2.1. Úhrada časového poplatku

Úhrada časového poplatku se dnes provádí přímo na obchodních místech zakoupením příslušného kupónu nebo zakoupení on-line s následným fyzickým převzetím kupónu.

Pro rok 2016 jsou pravidla pro síť obchodních míst definována takto:

- minimálně 100 prodejních míst na území České republiky v obci nad 500 000 obyvatel;
- minimálně 70 prodejních míst na území České republiky v obci s počtem obyvatel od 250 000 do 499 999;
- minimálně 40 prodejních míst na území České republiky v obci s počtem obyvatel od 100 000 do 249 999;
- minimálně 15 prodejních míst na území České republiky v obci s počtem obyvatel od 50 000 do 99 999;
- minimálně 5 prodejních míst na území České republiky v obci s počtem obyvatel od 10 000 do 49 999;
- minimálně 1 prodejní místo na území České republiky v obci s počtem obyvatel od 3 000 do 9 999;
- minimálně jedno prodejní místo na silničním hraničním přechodu před vjezdem na zpoplatněnou pozemní komunikaci, přičemž za takovéto prodejní místo se považuje i provozovna na silniční odpočívce, která je vzdálena max. 5 km od státní hranice;
- dvě čerpací stanice s prodejními místy nebo dvě prodejní místa mimo čerpací stanice na území České republiky maximálně do 30 km od silničního hraničního přechodu na zpoplatněné pozemní komunikaci (čerpací stanice s prodejními místy na silničním hraničním přechodu nebo prodejní místa mimo čerpací stanice na silničním hraničním přechodu se považují za splnění této podmínky);
- minimálně jedno prodejní místo na jedné z posledních dvou čerpacích stanic na území Slovenska, Polska a Německa před silničním hraničním přechodem do České republiky nacházejícím se před

*vjezdem na zpoplatněnou pozemní komunikaci (čerpací stanice na silničním hraničním přechodu se nepovažuje za splnění této podmínky).*

**Nově by mělo být umožněno provedení úhrady časového poplatku elektronickou cestou a to prostřednictvím zakoupení tzv. elektronických kupónů. Východiska pro prodej tzv. elektronických kupónů jsou následující:**

- pořízení a úhrada kupónu je možná také prostřednictvím elektronického obchodu prostředky dálkového přístupu (internet, mobilní aplikace, bankomaty, ...);
- prodejní i místa, navazující na zpoplatněné úseky pozemních komunikací a obchodní místa na hraničních přechodech, na které bezprostředně navazuje zpoplatněná pozemní komunikace, musí být otevřena v nepřetržitém provozu, ostatní prodejní místa musí být dostupná v běžné pracovní době;
- elektronický obchod pro úhradu časových poplatků musí být k dispozici nepřetržitě, plánované krátkodobé technické přestávky jsou možné v hodinách nejslabšího provozu (např. jedenkrát měsíčně v bloku 2 hodin);
- časový poplatek lze zaplatit v hotovosti, bezhotovostně prostřednictvím platebních karet debetních a kreditních, tankovacích karet nebo prostřednictvím platební brány na internetu.

**V novém systému může dojít k omezení počtu garantovaných prodejních míst oproti současnosti. Vzhledem k tomu, že systém nabídne nové možnosti úhrady (mohou to být např. internetový prodej, platební terminály, apod.), bude pro uživatele nový systém atraktivnější a bude mít plošné pokrytí.**

Elektronický záznam prokazující úhradu časového poplatku a období jeho platnosti se ukládá v centrální evidenci pro účely následné kontroly. Systém vytvoří pro uživatele doklad o uhrazeném elektronickém kupónu (pro možnost tisku, či odeslání na zaregistrovanou adresu elektronické pošty).ata ze všech prodejních míst a internetových a mobilních obchodních kanálů jsou překontrolována a uložena do jednotné databáze centrálního systému. Centrální systém uložení dat zajišťuje jejich integritu, nepozměnitelnost a trvalou dostupnost. Centrální systém musí disponovat řadou technických prostředků pro ochranu dat před jejich ztrátou, poškozením a nepovolaným přístupem.

#### 5.2.2. Použití zpoplatněné pozemní komunikace

---

Před použitím zpoplatněné pozemní komunikace silničními motorovými vozidly v systému časového zpoplatnění musí být uhrazen časový poplatek. Prokázání úhrady je prováděno zjištěním z databáze uhrazených časových poplatků.

Detailní řešení kontroly úhrady a provádění reklamací bude zpracováno při přípravě systému, příslušných dokumentací a smluvních podmínek.

#### 5.2.3. Kontrola úhrady časového poplatku

---

Systematická kontrola úhrady časového poplatku se u systému založeném na technologii videodetekce provádí soustavně elektronicky v určených kontrolních bodech na zpoplatněných úsecích pozemních komunikací a to bez nutnosti vozidlo zastavit, snížit rychlost jízdy nebo použít určitý jízdní pruh. Kontrola se provádí kontrolním zařízením vybaveným kamerovým systémem. Kontrolní kamerový systém pracuje nepřetržitě obvykle ve viditelné a infračervené oblasti spektra a je schopen funkce za každých světelných podmínek, přičemž v noci se využívá infračervené osvětlení neviditelné pro lidské oko. Tím je zajištěno, že osvětlení negativně neovlivňuje bezpečnost silničního provozu. Infračervené osvětlení může být konstruováno jako trvale svítící nebo zábleskové.

Projíždějící vozidlo je v kontrolním bodě vyfotografováno, klasifikováno, zda jde o vozidlo s hmotností nejvýše 3,5 t, a dotazem v centrální evidenci zjištěno, zda má uhrazen platný časový

poplatek nebo je osvobozeno od úhrady časového poplatku. Pokud je zjištěna nesrovnalost v úhradě časového poplatku, záznam se uloží pro další zpracování dat. V opačném případě se záznam (zejména fotografie) bezprostředně vymaže. Před výmazem záznamu se průjezd vozidla může anonymně zaznamenat do statistiky, např. pro účely sčítání dopravy.

Vozidla osvobozená od zpoplatnění podle ZPK § 20 resp. jejich registrační značky budou evidovány v centrální evidenci systému časového zpoplatnění a jejich provozování po zpoplatnění komunikaci nebude systém vyhodnocovat jako přestupek.

Zavedením a uplatněním nepřetržité systematické kontroly časových poplatků není dotčen výkon běžné silniční kontroly, uskutečňované Policií ČR nebo Celní správou, jejíž součástí může (ale nemusí) být kontrola úhrady časového poplatku.

#### 5.2.4. Identifikace přestupků

---

Cílem identifikace přestupků je zpracovat data pořízená automaticky kontrolním systémem, rozpoznat a označit přestupky, a předat je příslušnému orgánu k případnému zahájení odpovídajícího správního úkonu.

Data přicházející z kontrolních stanovišť jsou uložena a je provedena kontrola jejich platnosti, úplnosti, jednoznačnosti a věrohodnosti údajů se zřetelem na následné uplatnění postihu přestupce. Výsledkem zpracování je soubor záznamů o zjištěných přestupcích, který bude sloužit jako podklad pro agendu vedených správních řízení.

#### 5.2.5. Řešení přestupků

---

Systém bude podporovat automatizované hromadné řešení přestupků.

Přestupky na úseku časového zpoplatnění, zjištěné Policií ČR nebo celním úřadem při výkonu silniční kontroly se řeší na místě v blokovém řízení nebo jsou postoupeny místně příslušnému celnímu úřadu do správního řízení.

#### 5.2.6. Využití již vybudovaných součástí dálnic

---

V další fázi rozpracování projektu je možné uvažovat o využití stávajících zařízení či jejich součástí v majetku státu v hospodaření ŘSD. Může se jednat o portály dopravního značení, využití jejich napájení, datového připojení apod.

### 5.3. Vazba na další legislativní normy

---

#### 5.3.1. Zákon o kybernetické bezpečnosti

---

Na základě procesu určování podle vyhlášky č. 317/2014 Sb., o významných informačních systémech a jejich určujících kritériích, lze dovodit, že informační systém pořízený za účelem realizace projektu „Videotolling“ bude významným informačním systémem dle zákona č. 181/2014 Sb., o kybernetické bezpečnosti (dále jen „ZKB“).

Správci významného informačního systému (§ 3, písm. e)) jsou ZKB uloženy příslušné povinnosti. Správci jsou povinni v rozsahu nezbytném pro zajištění kybernetické bezpečnosti zavést a provádět bezpečnostní opatření pro informační systém kritické informační infrastruktury, komunikační systém kritické informační infrastruktury nebo významný informační systém a vést o nich bezpečnostní dokumentaci (§ 4, odst. 2 ZKB).

Dále jsou povinni zohlednit požadavky vyplývající z bezpečnostních opatření při výběru dodavatelů pro informační systém kritické informační infrastruktury, komunikační systém kritické informační infrastruktury nebo významný informační systém. Zohlednění požadavků vyplývajících z bezpečnostních opatření podle věty první v míře nezbytné pro splnění povinností podle tohoto zákona nelze považovat za nezákonné omezení hospodářské soutěže nebo neodůvodněnou překážku hospodářské soutěži (§ 4, odst. 3 ZKB).

Správce je povinen vést evidenci kybernetických bezpečnostních incidentů a hlásit kybernetické bezpečnostní incidenty Národnímu bezpečnostnímu úřadu.

Výše uvedené skutečnosti budou při tvorbě nového informačního systému časového zpoplatnění respektovány.

### 5.3.2. Zákon o informačních systémech veřejné správy

---

Podle předběžných analýz je zřejmé, že systém pro pořízení, zpracování, archivování a předávání dat o uhrazených časových poplatcích, odpovídá definici informačního systému veřejné správy. Z tohoto důvodu bude návrh systému a jeho provozování odpovídat požadavkům příslušného zákona tak, jak jsou uvedeny níže.

Dle § 3, odst. 2) zákona č. 365/2000, Sb. o informačních systémech veřejné správy, ve znění pozdějších předpisů, je správcem informačních systémů veřejné správy orgán veřejné správy, tj. ministerstvo, jiný správní úřad nebo územní samosprávné celek. Dle odstavce 8 je provozovatel povinen při provozování informačního systému zajišťovat ochranu a bezpečnost informací v rámci provozovaného informačního systému.

Klíčové úkoly orgánu veřejné správy ve věcech informačního systému veřejné správy jsou uvedeny v § 5. Orgány veřejné správy jsou povinny spolupracovat s Ministerstvem vnitra a předložit mu k vyjádření návrhy dokumentací programů obsahující pořízení, obnovu a provozování informačních a komunikačních technologií a investiční záměry akcí pořízení, obnovy a provozování informačních a komunikačních technologií, jejichž registrace v Informačním systému financování reprodukce majetku, zadání jejich realizace a změna jejich závazně stanovených parametrů se provádí pouze se souhlasem Ministerstva financí podle zvláštního právního předpisu.

Podle stejného paragrafu zákona je správce povinen zpřístupňovat Ministerstvu vnitra v elektronické podobě, ve formě a s technickými náležitostmi stanovenými prováděcím právním předpisem, bez zbytečného odkladu informace o jimi spravovaném informačním systému a jím poskytovaných službách a používaných datových prvcích, a to za účelem uveřejnění v informačním systému.

### 5.3.3. Zákon o ochraně osobních údajů

---

Nový systém bude navržen, vybudován a provozován v souladu se zákonem č. 101/2000 Sb., o ochraně osobních údajů, ve znění pozdějších předpisů. Pro správce takového systému je klíčové znění § 10 uvedeného zákona a to, že při zpracování osobních údajů správce a zpracovatel dbá, aby subjekt údajů neutrpěl újmu na svých právech, zejména na právu na zachování lidské důstojnosti, a také dbá na ochranu před neoprávněným zasahováním do soukromého a osobního života subjektu údajů.

Správce nového systému také musí, dle § 16 uvedeného zákona, splnit svou oznamovací povinnost, tedy ten, kdo hodlá jako správce zpracovávat osobní údaje nebo měnit registrované zpracování podle výše uvedeného zákona, je povinen tuto skutečnost písemně oznámit Úřadu pro ochranu osobních údajů před zpracováním osobních údajů.

## 6. DODAVATELSKÝ MODEL A MODEL FINANCOVÁNÍ

---

Způsob řešení dodavatelského modelu a modelu financování není dosud uzavřenou otázkou. V praxi lze realizovat níže uvedená řešení, jejichž další posouzení bude provedeno v dalších fázích přípravy projektu.

### **Model 1 „Dodavatelé funkčních celků systému“**

Model 1 „Dodavatelé funkčních celků systému“ spočívá v dodávce technologie SČZ ze strany více Dodavatelů, vybraných na základě zadávacího řízení, do majetku státu s hospodařením SFDI, s tím, že SČZ je následně přímo provozován SFDI. Systém je rozdělen na samostatné logické celky (centrální systém, distribuční a obchodní část, enforcement). Vybrané dílčí činnosti v rámci provozu SČZ mohou být outsourcovány na dodavatele vybrané v zadávacích řízeních. Jako samostatné logické celky lze uvažovat o i. centrálním systému (databáze uhrazených časových poplatků a databáze přestupků); ii. distribuční síti a iii. enforcementu (mobilní, pevný).

### **Model 2 „Dodavatel-Objednatel“**

Model 1 „Dodavatel-Objednatel“ spočívá v dodávce technologie SČZ ze strany Dodavatele, vybraného na základě zadávacího řízení, do majetku státu s hospodařením SFDI, s tím, že SČZ je následně přímo provozován SFDI. Vybrané dílčí činnosti v rámci provozu SČZ mohou být outsourcovány na dodavatele vybrané v zadávacích řízeních.

### **Model 3 „Generální dodavatel“**

U Modelu 2 „Generální dodavatel“ se stejně jako u předchozího modelu uvažuje s dodávkou technologie SČZ do majetku státu s hospodařením SFDI. V tomto modelu však Generální dodavatel vzešlý ze zadávacího řízení následně i zajišťuje provozování SČZ.

### **Model 4 „Komplexní služba“**

Tento model je založen na výběru Poskytovatele komplexní služby – dlouhodobého zajištění SČZ. Veřejný sektor specifikuje výkonové a kvalitativní ukazatele požadovaných služeb, s tím, že technicko – realizační a provozní otázky pak ponechává v plné kompetenci Poskytovatele komplexních služeb (při dodržení ostatních smluvně definovaných požadavků). Jedním z rysů tohoto modelu je to, že investiční náklady SČZ nese Poskytovatel komplexní služby, který teprve následně při dodržení smluvně zakotvených výkonových a kvalitativních ukazatelů dostává od SFDI pravidelnou platbu za poskytování komplexní služby zajištění SČZ.

**Ve všech uvedených modelech je možné uvažovat s rozdělením systému tak, aby procesy dohledu nad povinnostmi uhradit časový poplatek formou elektronického kupónu byly realizovány samostatně.**

## 7. POROVNÁNÍ VARIANTY VIDEODETEKCE S NULOVOU VARIANTOU

### 7.1. SWOT analýza varianty videodetekce

Pro systém využívající videodetekci byly identifikovány následující silné a slabé stránky, příležitosti a hrozby.

Silné stránky	Slabé stránky
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Systematická plošná nepřetržitá kontrola vozidel</li> <li>• Možnost úhrady časových poplatků na dálku prostřednictvím zákaznické samoobsluhy</li> <li>• Jednoduchý proces evidence časového poplatku a jeho přiřazení k RZ vozidla</li> <li>• Nižší potřebný počet obchodních míst, protože k prokázání úhrady poplatku nejsou vydávány žádné kupóny</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Nižší spolehlivost detekce vozidel za nepříznivého počasí</li> <li>• Nedostupnost adresních údajů o provozovatelích vozidel, registrovaných v zahraničí</li> </ul>
Příležitosti	Hrozby
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Zvýšení příjmů z výběru časových poplatků díky preventivnímu působení kontrolního systému</li> <li>• Možnost použít mobilní kontrolní zařízení</li> <li>• Využití dat z kontrolního systému pro systematickou kontrolu v oblasti bezpečnosti provozu a způsobilosti vozidel</li> <li>• Využití dat z kontrolního systému pro jiné telematické aplikace (např. sledování intenzity provozu, sčítání dopravy)</li> <li>• Vhodné vybudovat podél komunikací pevná kontrolní zařízení s kamerami</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Průtahy v územním a stavebním řízení při budování zařízení kontrolního systému</li> <li>• Zpochybnění důkazních materiálů a odmítnutí odpovědnosti za přestupek</li> <li>• Nižší spolehlivost detekce řádně platících vozidel za nepříznivého počasí může způsobit vyšší míru neoprávněného vymáhání pokut za přestupky</li> <li>• Negativní postoje veřejnosti</li> <li>• Možnost přenosu registračních značek, pro které byl uhrazen časový poplatek z vozidla na vozidlo</li> </ul>

### 7.2. Porovnání vlastností variant

Porovnání nejdůležitějších funkčních a provozních vlastností varianty založené na videodetekci vozidel s variantou nulovou (tj. zachování a prodloužení stávajícího způsobu úhrady časového poplatku na další období) je provedeno prostřednictvím hodnocení rozdílů mezi nejdůležitějšími funkčními a provozními vlastnostmi obou variant.

*Jednotlivé otázky obdrží pro každou posuzovanou variantu návrhu technického řešení dílčí hodnocení, které určuje pořadí vhodnosti varianty, přičemž 1 znamená nejvhodnější řešení, 5 řešení nevhodné. Výsledné hodnocení je vyčísleno formou prostého aritmetického průměru z dosažených dílčích hodnocení, přičemž hodnocení 1,00 znamená ideální variantu.*

Tab. 4 Porovnání vlastností varianty videodetekce s nulovou variantou

Hledisko	Videodetekce	Kupóny
Prodej na obchodních místech	Ano, vyžaduje terminál s připojením na centrální evidenci úhrady časových poplatků ②	Ano, vyžaduje jakoukoliv (i ruční) formu evidence prodeje kupónů ①
Elektronické prodejní kanály a zákaznická samoobsluha	Ano, internet i mobilní aplikace. Není nutné fyzické převzetí. ①	Ano, jen internet. Nutnost fyzického převzetí kupónu. ③
Nutnost získat a umístit ve vozidle nálepku / kupón (osobní odběr)	Ne ①	Ano, povinnost vylepit kupón ②
Systémová kontrola vozidel	Ano, průběžná ②	Ne ⑤
Hromadné zpracování přestupků	Ano, příkazní řízení ①	Ne ⑤
Silniční kontrola a řešení přestupků	Ano, hlídka Policie ČR nebo celní správy, blokové a správní řízení, vyžaduje kontrolní terminál ②	Ano, hlídka Policie ČR nebo celní správy, blokové a správní řízení ①
Prokazování úhrady časového poplatku	Registrační značka vozidla, bez zastavení, snížení rychlosti jízdy nebo použití určitého jízdního pruhu – následný kontrola v databázi uhrazených poplatků. ②	Dvoudílný kupón, pouze po zastavení vozidla ②
Logistika	Není třeba ①	Výroba a distribuce kupónů ②
<b>HODNOCENÍ VARIANT</b>	<b>1,50</b>	<b>2,63</b>

Varianta technického řešení výběru časových poplatků založená na video identifikaci vozidel získala výrazně lepší hodnocení než nulová varianta díky vyššímu uživatelskému komfortu, především elektronickým prodejním kanálům a také díky možnosti zavést systematickou



trvalou průběžnou kontrolu placení poplatků a navazující poloautomatický systém vymáhání pokut cestou příkazních řízení. Na druhé straně má mírně snížené hodnocení pro nižší spolehlivost video identifikace za zhoršených povětrnostních podmínek.(PWC 2013)

### 7.3. Výsledné srovnání variant

Varianta s využitím videodetekce byla v rámci studie (PWC 2013) hodnocena společně s nulovou variantou (a dalšími technologickými variantami) z pohledu:

- provozního a technického,
- splnění potřeb uživatele,
- zavedení systému,
- vazby na stávající systém výkonového zpoplatnění silničních motorových vozidel nad 3,5 t a jeho možný vývoj po roce 2017,
- nadstavbových telematických funkcí a poskytování dat pro jiné účely.

Dle uplatněné metodiky získala varianta založená na videotechnologii nejlepší hodnocení.

Jako nejvhodnější technické řešení z hlediska splnění provozních a technických potřeb se jeví řešení založené na video identifikaci vozidel. Nulová varianta v dílčích kritériích nevyhovuje základním cílům systému, neboť neumožňuje zajistit vysokou účinnost výběru časových poplatků preventivním působením automatizovaného systému kontroly vozidel a represivním působením automatizovaného systému vymáhání pokut za přestupky v systému časového zpoplatnění. Z pohledu technického řešení i zavádění systému se varianta s videodetekcí jeví také jako nejvhodnější.

## 8. POTŘEBNÉ LEGISLATIVNÍ ÚPRAVY

V případě zachování nulové varianty, tedy současného stavu, není nutný zásah do legislativy.

### 8.1. Legislativní změny pro variantu s využitím videodetekce

V případě rozhodnutí přejít na systém videodetekce je nutné provést několik úprav příslušných legislativních předpisů.

**Tab. 5 Přehled potřebných legislativních změn**

Popis změny	Definice změny
Změna ZPK – Způsob placení a prokazování úhrady časového poplatku, povinnosti řidiče	Potřebné změny: § 21a, § 21c, §21d, § 21e Nové ustanovení
Změna ZPK – Práva a povinnosti provozovatele systému časového zpoplatnění	Nová ustanovení (vč. oprávnění k: -zpracování údajů - povinnosti poskytovat tyto PČR apod.
Změna ZPK – Přestupky, Odpovědnost řidiče za přestupek ve správním řízení	Potřebné změny: § 42a odst. (2) § 42a odst. (7)
Změna ZPK – Odpovědnost provozovatele vozidla v systému časového zpoplatnění	Potřebné změny: Nová ustanovení § 40

III. VLASTNÍ PODKLAD - Návrh změny způsobu úhrady časového poplatku

Změna ZPK – Přestupky, vyznačení platnosti ČP	Potřebné změny: § 42b odst. (1)
Změna ZPK – Uložení pokuty za přestupek	Potřebné změny: § 42b odst. (6)
Změna ZPK – určení příjmů z pokut za ČP	Potřebné změny: doplnění § 43 o nový odst.
Změna Zákona o SFDI	Potřebné změny: Nová ustanovení
Změna Zákona o podmínkách provozu na poz. komunikacích	Potřebné změny: § 5
Změna statutu SFDI	Nové ustanovení
Vyhláška Ministerstva dopravy č.306/2015 Sb.	Kompletní revize/zrušení vydáním nového prováděcího předpisu

## 9. MOŽNOST IMPLEMENTACE SYSTÉMU

---

Pro úspěšné dokončení projektu změny způsobu úhrady časového poplatku je nutné postupovat v následujících krocích:

- seznámení vlády ČR se změnou způsobu úhrady časového poplatku
- příprava, projednání a schválení legislativních změn
- předložení vládě ČR parametry významné veřejné zakázky
- realizace zadávacího řízení
- realizace systému
- zkušební provoz systému

***Zahájení provozu nového systému je možné očekávat přibližně za 18 měsíců od termínu schválení legislativních změn (přesné zahájení provozu systému bude upřesněno dle skutečného průběhu schvalování legislativních změn tak, aby byl provoz spuštěn před následující emisí). Standardní délka legislativního procesu u vládních novel zákonů bývá obvykle 15 měsíců.***