

**VYSOKÁ ŠKOLA EVROPSKÝCH A REGIONÁLNÍCH  
STUDIÍ, Z. Ú., ČESKÉ BUDĚJOVICE**

**BAKALÁŘSKÁ PRÁCE**

**KONTROLA ZPOPLATNĚNÝCH KOMUNIKACÍ V  
KOMPETENCI CELNÍ SPRÁVY ČESKÉ  
REPUBLIKY**

**Autor práce: Alena Klenovcová**

**Studijní program: Bezpečnostně právní činnost**

**Forma studia: Kombinovaná**

**Vedoucí práce: Dr. Mgr. Josef Kříha, PhD., LL.M.**

**Katedra: Katedra právních oborů a bezpečnostních studií**

**2025**

VYSOKÁ ŠKOLA EVROPSKÝCH A REGIONÁLNÍCH STUDIÍ, z. ú.  
Žižkova tř. 1632/5b, 370 01 České Budějovice

## ZADÁNÍ BAKALÁŘSKÉ PRÁCE

Jméno a příjmení studenta: Alena Klenovcová

Studijní program: Bezpečnostně právní činnost

Forma studia: Kombinovaná

Místo studia: České Budějovice

**Název bakalářské práce: Kontrola zpoplatněných komunikací v kompetenci Celní správy České republiky**

**Název bakalářské práce v anglickém jazyce: Control of Toll Roads in the Competence of the Czech Customs Administration**

Katedra: Katedra právních oborů a bezpečnostních studií

Vedoucí bakalářské práce (jméno a příjmení, včetně titulů): Dr. Mgr. Josef Kříha, PhD., LL.M.

Datum zadání bakalářské práce (měsíc, rok): březen 2024

**Cíl bakalářské práce: Hlavním cílem** je širší teoreticko-praxeologickou formou objasnit významnost a provozní zvláštnosti systému tzv. „elektronického“ mýtného při kontrole zpoplatněných komunikací v kompetenci dotčeného orgánu veřejné správy, tj. Celní správy České republiky. V užších „de lege lata“ intencích zájmové výšece administrativního práva demonstrovat vybrané hmotněprávní a procesněprávní nástroje správního (přestupkového) práva, upotřebitelné pro výstupy systému elektronického mýtného. **Vedlejší cíl** je orientován empiricky, kde za pomoci užitého kvantitativního komparativního průzkumného monitoringu fenomenologicky demonstruje stav, strukturu a dynamiku páchaných protiprávních jednání (přestupků) v souvislosti s kontrolou zpoplatněných komunikací ve vzájemné celorepublikové i regionální korelaci.

Student:

Alena Klenovcová

13.5.2024

datum

  
podpis

Vedoucí práce:

Dr. Mgr. Josef Kříha, PhD., LL.M.

25.5.2024

datum

  
podpis

Schvaluji zadání bakalářské práce:

Vedoucí katedry:

doc. JUDr. Roman Svatoš, Ph.D.

25.5.2024

datum

  
podpis

Prorektor pro studium a vnitřní záležitosti:

doc. PhDr. Miroslav Sapík, Ph.D.

24.5.2024

datum

  
podpis

Rektor:

doc. Ing. Jiří Dušek, Ph.D.

24.5.2024

datum

  
podpis



Prohlašuji, že jsem bakalářskou práci vypracovala samostatně, na základě vlastních zjištění a s použitím odborné literatury a materiálů uvedených v seznamu použitých zdrojů.

Prohlašuji, že v souladu s § 47b zákona č. 111/1998 Sb. v platném znění souhlasím se zveřejněním své bakalářské práce v elektronické podobě ve veřejně přístupné části infodisku VŠERS, a to se zachováním mého autorského práva k odevzdanému textu této kvalifikační práce. Souhlasím dále s tím, aby toutéž cestou byly v souladu s uvedeným ustanovením zákona č. 111/1998 Sb. zveřejněny posudky vedoucího a oponentů práce i záznam o průběhu a výsledku obhajoby kvalifikační práce. Rovněž souhlasím s porovnáním textu mé kvalifikační práce systémem na odhalování plagiátů.

.....

Děkuji vedoucímu bakalářské práce Dr. Mgr. Josef Kříha, PhD., LL.M. za cenné rady, připomínky a metodické vedení práce.

## ABSTRAKT

KLENOVCOVÁ, A. *Kontrola zpoplatněných komunikací v kompetenci Celní správy České republiky: bakalářská práce*. České Budějovice: Vysoká škola evropských a regionálních studií, 2025. 78 s. vedoucí bakalářské práce: Dr. Mgr. Josef Kříha, PhD., LL.M.

**Klíčová slova:** Celní správa, elektronický systém, mýtná povinnost, mýto, palubní jednotka, provozovatel, přestupek, řidič, správní řízení, zpoplatněná komunikace.

Věcná část bakalářské práce (dále jen „**práce**“) primárně demonstruje způsob výběru dálničních poplatků na území České republiky u vozidel s celkovou hmotností převyšující 3,5 tuny, kontrolu jejich výběru a správnost registrace do příslušného systému. Jedná se o systém takzvaného „elektronického“ mýtného, kdy kontrolní činnost dle jednotlivých ustanovení zákona č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů v rámci „ex lege“ vymezeného operačního prostoru zajišťuje Celní správa České republiky jako orgán veřejné správy. Ta je jediným orgánem, který má prostředky ke kontrole vozidel v systému elektronického mýtného.

V intencích praxeologicky užitých částí budou explicitně demonstrovány jednotlivé povinnosti provozovatele i řidiče vozidla v systému elektronického mýtného, a důsledky nedodržení právních předpisů. Pozornost je věnována možnostem řešení protiprávního jednání dle hmotněprávních a procesněprávních nástrojů správního (přestupkového) práva, včetně postupu kontrolní činnosti příslušníků Celní správy při řešení zjištěného protiprávního jednání.

Na základě kvantitativního komparativního průzkumného monitoringu je dále demonstrován stav, struktura a dynamika páchaných protiprávních jednání (přestupků) v souvislosti s kontrolou zpoplatněných komunikací ve vzájemné celorepublikové i regionální korelaci.

# ABSTRACT

KLENOVCOVÁ, A. *Control of Toll Roads in the Competence of the Czech Customs Administration: Bachelor Thesis*. České Budějovice: The College of European and Regional Studies, 2025. 78 pgs. supervisor: Dr. Mgr. Josef Kříha, PhD., LL.M.

**Key words:** Customs Administration, electronic system, toll obligation, toll, on-board unit, vehicle operator, offense, driver, administrative proceedings, toll road.

The factual part of this bachelor thesis primarily demonstrates the method of toll collection in the territory of the Czech Republic for vehicles with a total weight exceeding 3.5 tons, the control of toll payments, and the correctness of registration in the relevant system. It concerns the so-called “electronic toll” system, where the control activity is carried out by the Customs Administration of the Czech Republic as a public authority, in accordance with specific provisions of Act No. 13/1997 Coll., on Roads, as amended, and within an ex lege defined operational area. The Customs Administration is the sole authority competent to inspect vehicles within the electronic toll system.

In the praxeologically applied section, the thesis explicitly presents the individual obligations of both vehicle operators and drivers in the electronic toll system, as well as the consequences of non-compliance with legal regulations. Attention is given to the options for addressing unlawful conduct through substantive and procedural instruments of administrative (offense) law, including the procedures followed by Customs officers in handling identified violations.

Based on quantitative comparative exploratory monitoring, the thesis further illustrates the state, structure, and dynamics of committed unlawful conduct (offenses) related to toll road inspections, both in national and regional correlation.

## Obsah

|                                                              |           |
|--------------------------------------------------------------|-----------|
| Úvod.....                                                    | 9         |
| <b>1 Cíl a metodika bakalářské práce .....</b>               | <b>10</b> |
| <b>2 Elektronické mytné .....</b>                            | <b>11</b> |
| 2.1 Palubní jednotka.....                                    | 14        |
| 2.2 Kontrolní technologie elektronického mytného.....        | 16        |
| 2.3 Sazba mytného .....                                      | 18        |
| 2.4 Způsob úhrady elektronického mytného.....                | 20        |
| 2.4.1 Předplacený režim (pre-pay) .....                      | 20        |
| 2.4.2 Následné placení (post-pay).....                       | 21        |
| 2.5 Osvobození od zpoplatnění .....                          | 22        |
| <b>3 Oprávnění a povinnosti .....</b>                        | <b>24</b> |
| 3.1 Oprávnění Celní správy.....                              | 24        |
| 3.2 Povinnosti provozovatel.....                             | 26        |
| 3.3 Povinnosti řidiče vozidla.....                           | 27        |
| <b>4 Přestupek a kontrolní činnost .....</b>                 | <b>30</b> |
| 4.1 Přestupky fyzických osob .....                           | 31        |
| 4.2 Přestupky právnické nebo podnikající fyzické osoby ..... | 32        |
| <b>5 Řízení o přestupku .....</b>                            | <b>34</b> |
| 5.1 Pokuta příkazem na místě .....                           | 34        |
| 5.2 Místní šetření.....                                      | 37        |
| 5.2.1 Místní příslušnost.....                                | 39        |
| 5.2.2 Kauce.....                                             | 40        |
| 5.2.3 Správní řízení .....                                   | 42        |
| 5.2.4 Příkazní řízení .....                                  | 44        |
| 5.2.5 Rozhodnutí o přestupku .....                           | 45        |
| <b>6 Průzkumné šetření – empirická část .....</b>            | <b>48</b> |
| 6.1 2020.....                                                | 48        |

|          |                                                           |           |
|----------|-----------------------------------------------------------|-----------|
| 6.2      | 2021 .....                                                | 50        |
| 6.3      | 2022.....                                                 | 52        |
| 6.4      | 2023 .....                                                | 54        |
| 6.5      | Jihočeský kraj.....                                       | 55        |
| 6.6      | Dílčí a zevšeobecňující vyhodnocení empirické části ..... | 60        |
| <b>7</b> | <b>Komparace mýtných systému v okolních státech .....</b> | <b>62</b> |
| 7.1      | Mýtný systém v Německu.....                               | 62        |
| 7.2      | Mýtný systém v Rakousku .....                             | 63        |
| 7.3      | Mýtný systém na Slovensku .....                           | 64        |
| 7.4      | Mýtný systém v Polsku .....                               | 65        |
| 7.5      | Shrnutí .....                                             | 67        |
|          | <b>Závěr.....</b>                                         | <b>68</b> |
|          | <b>Seznam použitých zdrojů .....</b>                      | <b>70</b> |
|          | <b>Seznam zkratk .....</b>                                | <b>76</b> |
|          | <b>Seznam tabulek a grafů .....</b>                       | <b>77</b> |
|          | <b>Seznam obrázků .....</b>                               | <b>78</b> |

## Úvod

Věcné vymezení bakalářské práce (dále jen „**práce**“) demonstruje zvláštnosti způsobu a kontroly výběrů dálničních poplatků (mýtné) na území České republiky dílem formou teoretického a dílem praxeologického vhledu. Celní správa České republiky (dále jen „**Celní správa**“), jako orgán veřejné správy, je subjektem oprávněným provádět kontrolní činnost v systému elektronického mýtného a disponuje k tomu příslušnými prostředky.

Kontrola dodržování pravidel spojených s užíváním zpoplatněných komunikací představuje důležitou součást dozoru nad silniční infrastrukturou v České republice. Tato kontrolní činnost je svěřena Celní správě, která tak plní nejen funkci výběru poplatků, ale zároveň napomáhá k zajištění efektivního fungování mýtného systému. S rostoucí intenzitou dopravy a rostoucí potřebou údržby dopravní sítě nabývá tento dohled na aktuálnosti, a to jak z hlediska fiskálního, tak i bezpečnostního a environmentálního. Legitimita této kontrolní pravomoci vychází ze zákona číslo 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „**ZoPK**“). Který v § 22i stanovuje povinnosti provozovatele vozidla a v § 22j specifikuje povinnosti řidiče v rámci elektronického mýtného systému. Podrobnosti jsou dále rozvedeny v podzákoně právním předpise, tj. Vyhlášce č. 470/2012 Sb., o užívání pozemních komunikací zpoplatněných mýtným, ve znění pozdějších předpisů, která upravuje konkrétní aspekty systému. Od vymezení zpoplatněných úseků přes způsob evidence až po výpočet mýtného. Celní správa tak zajišťuje důsledné naplňování platné legislativy této oblasti, čímž přispívá k udržitelnému financování dopravní infrastruktury a spravedlivému zatížení všech uživatelů komunikací.

Obsahové vymezení „práce“ toliko specifitu vybraných hmotněprávních a procesněprávních zvláštností administrativně-právního trestání vybraných protiprávních jednání (přestupků) jak provozovatele, tak i řidiče vozidla podléhající povinnosti registrace v systému elektronického mýtného. „Práce“ se bude jednotlivými povinnostmi provozovatele a řidiče v systému elektronického mýtného zabývat.

# 1 Cíl a metodika bakalářské práce

Hlavním cílem je širší teoreticko-praxeologickou formou objasnit významnost a provozní zvláštnosti systému tzv. „elektronického“ mýtného při kontrole zpoplatněných komunikacích, která spadá do kompetence Celní správy jako orgánu veřejné správy. V užších „de lege lata“ intencích zájmové výšece administrativního práva demonstrovat vybrané hmotněprávní a procesněprávní nástroje správního (přestupkového) práva, upotřebitelné pro výstupy systému elektronického mýtného.

Vedlejší cíl je orientován empiricky. Využitá metoda kvantitativního komparativního průzkumného monitoringu, která slouží k systematickému sběru, analýze a porovnání statistických údajů týkajících se protiprávních jednání zaznamenaných při kontrolách zpoplatněných komunikací prováděných Celní správou. Kvantitativní přístup je zvolen z důvodu možnosti exaktního vyhodnocení rozsahu sledovaného jevu a identifikace jeho strukturálních charakteristik a vývoj trendů. Komparativní aspekt umožňuje porovnat jednotlivé regiony mezi sebou a zároveň sledovat celorepublikovou dynamiku výskytu protiprávního jednání v čase.

Monitoring v tomto kontextu představuje opakované a systematické sledování výskytu přestupkového jednání s cílem zachytit jeho frekvenci, typologii i geografické rozložení, průzkumný charakter tohoto šetření spočívá v úvodní exploraci dat bez předem stanovené hypotézy. Cílem je deskriptivní a analytické zhodnocení reálného stavu věcí, jež může sloužit jako základ pro další výzkumní nebo koncepční kroky v oblasti kontrolních mechanismů.

Zvolená metodika tak umožňuje nejen kvantifikovat konkrétní projevy porušování předpisů ve vztahu k mýtnému systému, ale zároveň demonstruje rozdíly v intenzitě a povaze těchto jevů mezi jednotlivými kraji České republiky, čímž přispívá k hlubšímu pochopení efektivitu a potřebnosti kontrolní činnosti Celní správy.

## 2 Elektronické mýtné

Elektronické mýtné představuje moderní způsob výběru poplatků za užívání vybraných zpoplatněných komunikací, který je založen na využití elektronických technologií k identifikaci a sledování vozidel a plateb. Záměrem zavedení systému elektronického mýtného bylo zefektivnit výběr těchto poplatků, rozšířit zpoplatnění a hlavně důslednější možnost kontroly správného výběru. V České republice byl tento systém spuštěn 1. ledna 2007. Dle § 22 „ZoPK“ se povinnost úhrady mýtného za užití zpoplatněné pozemní komunikace vztahuje na silniční motorová vozidla nejméně se čtyřmi koly, jejichž nejvyšší povolená hmotnost činí více než 3,5 tuny.<sup>1</sup> Výše mýtného zohledňuje nejen náklady na výstavbu a údržbu komunikací, ale i dopady provozu vozidel na životní prostředí, tedy emise CO<sub>2</sub>, hluk z nákladní dopravy, či opotřebení infrastruktury. Konkrétní úseky, na které se mýtná povinnost vztahuje, dále precizovaně definuje v předchozí kapitole avizovaný podzákonný předpis, tj. „Vyhláška č. 470/2012 Sb., o užívání pozemních komunikací zpoplatněných mýtným“, která stanovuje pravidla pro užívání zpoplatněných pozemních komunikací. Tato vyhláška v příloze číslo 1 a 2 konkrétně vyjmenovává zpoplatněné úseky dálnic a silnic I. tříd. Obsahuje i veškeré informace týkající se evidovaných údajů v systému, nastavení i kontroly elektronického zařízení.

Provoz systému elektronického mýtného a výběr mýtného spadá do gesce Ministerstva dopravy, které může provozování systému svěřit buď jím zřízené organizaci nebo právnické osobě, u níž funkci zakladatele vykonává jménem státu Ministerstvo dopravy, (dále jen „**provozovatel systému elektronického mýtného**“) na základě souhlasu vlády. V současnosti je pověřenou organizací Ředitelství silnic a dálnic. Ministerstvo dopravy a provozovatel systému elektronického mýtného spolupracují zároveň s Policií České republiky. Za tím účelem vytvoří provozovatel systému elektronického mýtného, především na síti dálnic, organizační a technické předpoklady pro dohled na bezpečnost a plynulost silničního provozu, monitorování a vyhodnocování dopravní situace (vykonávané Policií České republiky). Technické podmínky systému elektronického mýtného stanoví opět avizovaný podzákonný (prováděcí) právní předpis, tj. Vyhláška č. 470/2012 Sb..<sup>2</sup>

---

1 KOČÍ, R. *Zákon o pozemních komunikacích. 7. aktualizované vydání s komentářem, prováděcí vyhláškou a vzory správních rozhodnutí*. Praha: Leges, 2021. s. 140.

2 KOČÍ, R. *Zákon o pozemních komunikacích. 7. aktualizované vydání s komentářem, prováděcí vyhláškou a vzory správních rozhodnutí*. Praha: Leges, 2021. s. 143.

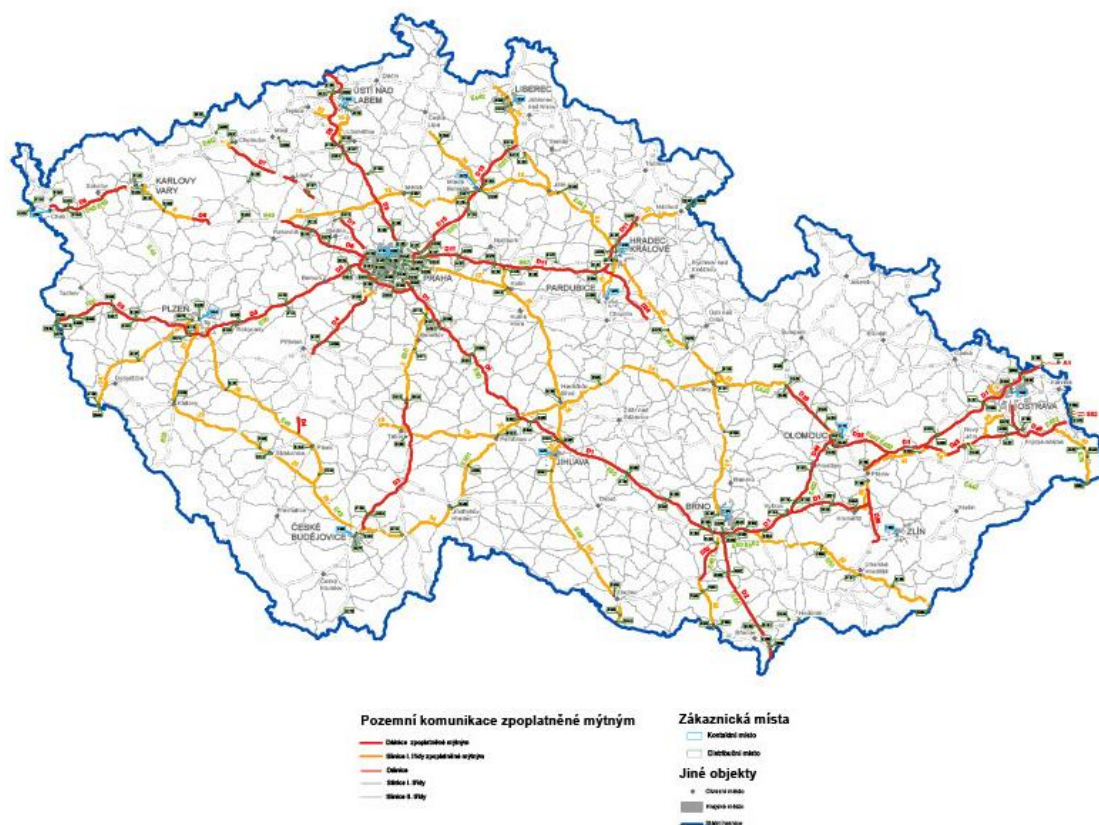
První generace elektronického mýtného systému v České republice, zavedeného v roce 2007, fungovala na principu mikrovlnné technologie DSRC (Dedicated Short-Range Communication). Na zpoplatněných komunikacích byly vybudovány mýtné brány, na tyto brány následně instalovány kamery a zařízení na komunikaci s palubní jednotkou, kterou bylo vybaveno vozidlo podléhající mýtné povinnosti. Ta zaznamenávala průjezd vozidla a automaticky zajišťovala odečtení příslušné částky za konkrétní ujetý úsek zpoplatněné komunikace. Kamery na branách kontrolovaly soulad nastavení palubní jednotky se skutečným stavem vozidla. Zpoplatnění se nejprve vztahovalo jen na vozidla s celkovou hmotností nad 12 tun. Bylo vybudováno cca 178 mýtných bran na 970 kilometrech dálnic a silnic pro motorová vozidla. Od 1. ledna 2008 se začalo platit i na 200 kilometrech silnic I. tříd, které svým charakterem nahrazovaly chybějící tranzitní dálnice. Od 1. ledna 2010 se mýtná povinnost začala vztahovat na všechna vozidla o celkové hmotnosti nad 3,5 tuny. Koncem roku 2014 bylo v provozu cca 265 mýtných bran na 1400 kilometrech zpoplatněných komunikací, z toho 47 bran mělo výhradně kontrolní charakter. Jednalo se o první tzv. EFC (Electronic Fee Collection) v České republice, výběr mýtného byl tedy realizován elektronicky pomocí palubní jednotky. Odpadala veškerá aktivita uživatele, transakce byly realizovány automaticky průjezdem pod mýtnou branou.<sup>3</sup> Tento systém byl v České republice provozován v letech 2007 až 2019. Příjmy z výběru mýtného plynuly do Státního fondu infrastruktury, kde se jednalo o cca 80 %. Zbylých cca 20 % připadalo na běžný provoz a údržbu systému.

Zásadní změna přišla v prosinci roku 2019, kdy byl zaveden nový systém využívající satelitní technologii GNSS (Global Navigation Satellite System). Díky tomu už nebylo nutné budovat další fyzické brány na jednotlivých úsecích zpoplatněných komunikacích. Hlavním důvodem modernizace systému byl požadavek rozšíření zpoplatnění i na další silnice I. tříd a snížení nebo úplnou eliminaci nákladů na budování mýtných bran na nově zpoplatněné úseky. Tento systém založený na principu satelitní navigace, poskytuje maximální flexibilitu systému pro zvládnutí jakéhokoli nárůstu objemu nákladní dopravy a rozšiřování zpoplatněné silniční sítě. Složitý informačně-komunikační komplex se skládá z několika subsystémů a z několika specifických aplikací, které zajišťují všechny provozní procesy spojené s výběrem mýtného a jeho kontrolou. Vozidla nad 3,5 tuny musí být už před vjezdem na zpoplatněné komunikace zaevidována do systému elektronického mýtného a zároveň vybavena správně

---

<sup>3</sup> PŘIBYL, P. *Intelligentní dopravní systémy a dopravní telematika II*. PRAHA: Nakladatelství ČVUT, 2007. 254 s. ISBN 978-80-01-03648-8.

nastaveným elektronickým zařízením.<sup>4</sup> Tato změna přinesla značnou úsporu provozních nákladů, snížení zhruba na 7 % z vybraného mýtného, ale i větší flexibilitu systému pro rozšiřování zpoplatněné sítě komunikací.



Obr. 1: Mapa zpoplatněných komunikací na území České republiky<sup>5</sup>

V České republice je zpoplatněno cca 1 332 kilometrů dálnic a 1 087 kilometrů silnic I. tříd.

Moderní trendy v oblasti výběru mýtného ve světě se stále častěji orientují na plně automatizované systémy využívající GPS lokalizaci namísto tradičních mýtních bran či RFID technologie. Výzkum publikovaný Gangurdem a kol. v lednu roku 2025 popisuje systém elektronického mýtného, který zcela eliminuje nutnost fyzického zastavení vozidla a umožňuje automatické odečítání poplatků, webové rozhraní a architekturu zajišťující vysokou škálovatelnost a spolehlivost i v případě výpadku připojení. Podle autorů tato technologie výrazně snižuje provozní náklady, zvyšuje uživatelský komfort a přispívá k plynulosti dopravy díky absenci mýtných bran. V České republice je systém

4 ŘEDITELSTVÍ SILNIC A DÁLNIC s. p.. ŘSD: *Systém výběru mýtného* [online]. ŘSD, © 2019, [cit. 2024-11-08]. Dostupné z WWW: <<https://www.myto.cz/cs/emytne/system-elektronickeho-vyberu-mytneho>>.

5 ŘEDITELSTVÍ SILNIC A DÁLNIC s. p.. ŘSD: *Dokumenty ke stažení* [online]. ŘSD, © 2019, [cit. 2025-01-08]. Dostupné z WWW: <<https://myto.gov.cz/cs/dokumenty>>.

založen na kombinaci mikrovlnné technologie (DSRC) a fyzických kontrol. Navržený systém využívá kombinaci GPS, mikroprocesoru a digitální peněženky bez nutnosti přímé interakce s fyzickými kontrolními body.<sup>6</sup>

## 2.1 Palubní jednotka

Každé vozidlo, které podléhá povinnosti v rámci systému elektronického mýtného, musí být povinně vybaveno takzvanou elektronickou palubní jednotkou, známou pod zkratkou OBU (On-Board Unit). Toto zařízení je schválené podle zvláštního zákona č. 22/1997 Sb., o technických požadavcích na výrobky, ve znění pozdějších předpisů<sup>7</sup>(dále jen „**zákon o technických požadavcích**“). Jednotka je tedy technickým zařízením, které umožňuje zaznamenávání a přenos údajů o pohybu vozidla po zpoplatněných pozemních komunikacích. Palubní jednotka je nepřenositelná a její použití je vázáno na konkrétní vozidlo, které je zaregistrováno v systému elektronického mýtného. Aby bylo možné zařízení získat, je nutné složit vratnou kauci. Každá jednotka obsahuje tzv. GEO model, soubor aktuálních geografických dat o zpoplatněných úsecích silnic a dálnic, a umožňuje jejich detekci. Během jízdy eviduje informace a poloze vozidla za pomoci globálního navigačního satelitního systému, přičemž je porovnává s údaji GEO modelu.

Funkčnost palubní jednotky je zajištěna pomocí tří klíčových technologií:

- **GPS modul** sloužící k určení přesné polohy vozidla na základě dat z globálního navigačního satelitního systému,
- **GSM/GPRS modul**, který zajišťuje komunikaci mezi palubní jednotkou a centrálním informačním systémem prostřednictvím mobilních datových sítí,
- **DSRC technologie** (Dedicated Short Range Communication), tedy mikrovlnný přenos na krátké vzdálenosti, který se používá pro kontrolní účely při průjezdu kontrolními branami.

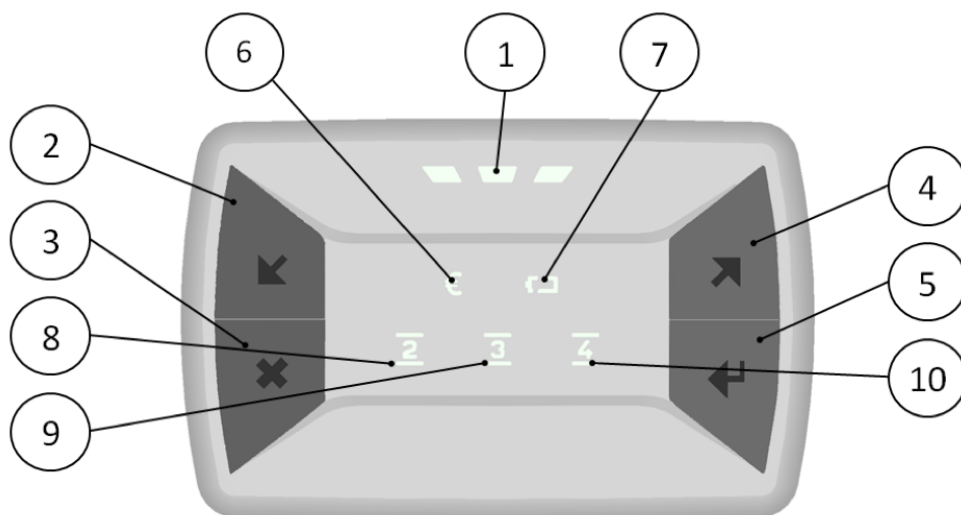
---

<sup>6</sup> GANGURDE, K. V., HULE, P. D., GAWALI, S. G., AKHADE, K. *Enhancing Roadway Efficiency with GPS Based Toll System*. Harijána: International Journal for Research in Applied Science & Engineering Technology (IRJASAT) 01/2025, 8 s.

<sup>7</sup> ČESKO. Zákon č. 22/1997 Sbírky, ze dne 24. ledna 1997 o technických požadavcích na výrobky a o změně a doplnění některých zákonů, ve znění pozdějších předpisů. In *Sbírka zákonů České republiky*. 1997, částka 6, s. 121-136.

Běžně používaným modelem elektronického zařízení je Billien OBU 5051. Je navržen tak, aby byl snadno ovladatelný i s ohledem na potřeby řidiče. Na čelní straně zařízení se nachází identifikační prvky, čtyři ovládací tlačítka, světelné signalizační prvky, které umožňují řidiči správné nastavení a používání elektronického zařízení. Zařízení má kompaktní rozměry 145 x 92 x 40 mm a váží přibližně 290 gramů, díky čemuž nijak neomezuje prostor řidiče ve vozidle. Ve středové oblasti elektronického zařízení se nachází skupina barevně podsvícených symbolů, které indikují:

- stav zůstatku mýtného (označeno 6),
- stav baterie a externího napájení (označeno 7),
- aktuálně nastavený počet náprav (označeno 8, 9, 10).



Obr. 2: Elektronické zařízení Billien OBU 5051<sup>8</sup>

Tlačítka na zařízení slouží k ručnímu přepínání počtu náprav pro registrovanou kategorii vozidla (označeno 2 a 4). Pravé dolní tlačítko slouží pro manuální komunikaci (označeno 5). Levé dolní tlačítko (označeno 3) aktivuje či deaktivuje zvukovou signalizaci. Některá zvuková upozornění jsou však nezměnitelná, vzhledem k jejich důležitosti. Jedná se o zvukovou signalizaci odpojení od externího napájení, nízký stav baterie, uzamčení jednotky a přechod mezi stavy (spánku, aktivace, deaktivace).<sup>9</sup>

Palubní jednotka je a zůstává majetkem provozovatele systému. Řidič nebo provozovatel vozidla si ji může vyzvednout na obchodním či distribučním místě, a to po výzvě provozovatele a složení kauce. Elektronické zařízení vydává pověřený pracovník

<sup>8</sup> ŘEDITELSTVÍ SILNIC A DÁLNIC s. p.. *ŘSD: Základní uživatelská příručka Billien OBU 5051* [online]. ŘSD, © 2019, [cit. 2024-11-08]. Dostupné z WWW: <<https://www.mytocz.eu/cs/dokumenty>>.

<sup>9</sup> ŘEDITELSTVÍ SILNIC A DÁLNIC s. p.. *ŘSD: Elektronické zařízení, Funkce a popis* [online]. ŘSD, © 2019, [cit. 2024-11-08] Dostupné z: WWW: <<http://www.mytocz.eu/cs/elektronicke-zarizeni/funkce-a-popis>>.

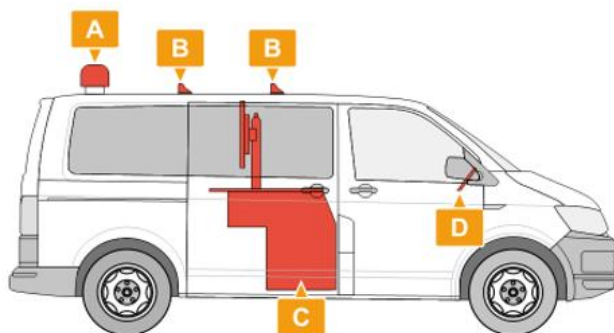
provozovatele systému. Při převzetí zařízení je vystaven protokol o převzetí elektronického zařízení, kde svým podpisem provozovatel či řidič vozidla potvrzuje převzetí zařízení. V každém vozidle může být použita pouze jedna OBU jednotka, která je výlučně spárována s daným vozidlem. Instalace a provoz zařízení by měly být realizovány pouze s originálním příslušenstvím, protože jakákoliv neautorizovaná úprava či nesprávné zapojení může vést k poruše funkce a znemožnit případnou reklamaci.<sup>10</sup> Zařízení bývá zpravidla napájeno prostřednictvím přípojky do cigaretového zapalovače, jeho instalace je jednoduchá a uživatelsky nenáročná. Palubní jednotka tak plní klíčovou úlohu v rámci moderního systému elektronického mýtného.

## 2.2 Kontrolní technologie elektronického mýtného

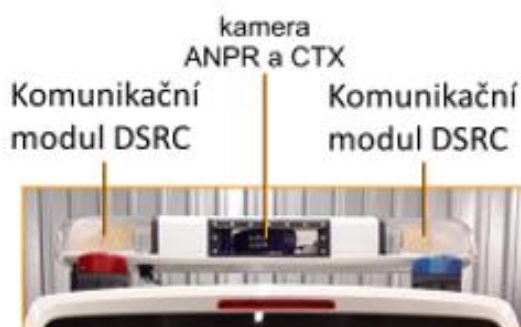
Jedním z klíčových nástrojů pro zajištění správného fungování systému elektronického mýtného je efektivní kontrolní mechanismus. Kontrolní technologie systému elektronického mýtného je instalována do hlídkových vozidel Celní správy. Kontrolní technologie instalovaná v těchto vozidlech není určena k obecnému použití, ale výhradně k výkonu kontroly ve spojitosti s výběrem mýtného. Každé z těchto hlídkových vozidel je vybaveno pokročilým systémem pro automatické rozpoznávání registračních značek, tzv. ANPR (Automatic Number Plate Recognition). Dále je vozidlo osazeno DSRC modulem (mikrovlnná technologie pro komunikaci na krátkou vzdálenost), který umožňuje komunikaci s palubními jednotkami (OBU) při projetí kolem vozidla. Systém kontrol funguje ve dvou režimech. Prvním je cílená kontrola na základě incidentu, který byl zaznamenán a distribuován pomocí tzv. blacklistu (aplikace BBO). Aplikace BBO je sofistikovaný informační nástroj, který zajišťuje přístup k důležitým údajům souvisejícím s mýtným systémem. Obsahuje záznamy o transakcích, provedených platbách, smluvních vztazích, validovaných incidentech, stavu mýtných účtů a detailech o konkrétních palubních jednotkách. Druhý režim je preventivní, bez předchozího upozornění. V tomto případě systém vozidla samostatně vyhodnocuje každé projíždějící vozidlo na základě dat z načtené palubní jednotky.

---

<sup>10</sup> ŘEDITELSTVÍ SILNIC A DÁLNIC s. p.. *ŘSD: Elektronické zařízení, Funkce a popis* [online]. ŘSD, © 2019, [cit. 2024-11-08] Dostupné z: WWW: <<http://www.mytocz.eu/cs/elektronicke-zarizeni/funkce-a-popis>>.



Obr. 3: Vozidlo MEV – A: komunikační modul, B: antény pro příjem signálu, C: systém, D: přední tablet.<sup>11</sup>



Obr. 4: Pohled na rampu A s komunikačním modulem a kamerou.<sup>12</sup>

MEV C00 · MEVSU MYTO CZ ZACHYTÁVÁNÍ

Live stream

Zachycené DSRC záznamy

| Datum a čas *         | RZ      | Počet náprav | Stav zařízení | Stav LED      |
|-----------------------|---------|--------------|---------------|---------------|
| 09. 02. 2017 06:30:14 | 7B36310 | 5            | Blikováno     | Červená       |
| 09. 02. 2017 06:30:34 | 7B36310 | 5            | Vysílá        | Zelená bliká  |
| 10. 02. 2017 7:31:04  | 7B36310 | 5            | Deaktivováno  | Červená bliká |
| 10. 02. 2017 11:49:08 | 7B36310 | 5            | Začala        | Červená       |
| 10. 02. 2017 7:31:04  | 7B36310 | 5            | Deaktivováno  | Červená bliká |
| 10. 02. 2017 11:49:08 | 7B36310 | 5            | Začala        | Červená       |
| 10. 02. 2017 11:49:08 | 7B36310 | 5            | Začala        | Červená       |

Mýtné transakce

| Vznik *             | Mýtný úsek                          | Počet nápr. | Stav OBU |
|---------------------|-------------------------------------|-------------|----------|
| 09.07.2019 10:06:35 | 001-035: Brno-východ - Brno-Slatina | 3           | Aktivní  |
| 09.07.2019 10:06:35 | 001-035: Brno-Slatina - Brno-východ | 3           | Aktivní  |
| 09.07.2019 10:06:52 | 001-032: Brno-konvice - Brno-jih 1  | 3           | Aktivní  |
| 09.07.2019 10:06:51 | 001-032: Brno-jih 1 - Brno-konvice  | 3           | Aktivní  |
| 09.07.2019 10:06:50 | 001-032: Brno-jih 1 - Brno-centrum  | 3           | Aktivní  |
| 09.07.2019 10:06:49 | 001-032: Brno-centrum - Brno-jih 1  | 3           | Aktivní  |
| 09.07.2019 10:06:48 | 001-031: Brno-centrum - Brno-újezd  | 3           | Aktivní  |

ANPR

RZ: 7B36310  
Země: CZ  
Spolehlivost: 33 %

7B36310

DSRC

Czech-Toll OBU: 417410120904205000100946 Datum a čas: 13. 02. 2019 10:06  
Stav zařízení: Blikováno Poskytovatel:  
Stav LED: Červené Typ smlouvy: Placení předem  
Poslední GPS fix: 2s PAN: 2 s  
RZ: 7B36310 Země: Česká republika  
Počet náprav: 6 Kategorie: Nákladní vozidlo...  
Emise třídy: EURO V Max. hmotnost: 18 000 kg

NOČNÍ REŽIM MOBIILNÍ DATA MEV TECHNOLOGIE UDÁLOSTI Z RSE ZACHYTÁVÁNÍ ZPRACOVÁNÍ UDÁLOSTI OVĚŘIT VOZIDLO INCIDENTY AKTUALIZACE MEV ZAPRACOVAT TISK ZPRÁVY UŽIVATEL OHLÁŠIT

Obr. 5: Náhled obrazovky pracovní plochy.<sup>13</sup>

Vyhodnocování incidentů probíhá prostřednictvím kontrolních bran umístěných na zpoplatněných komunikacích. Tyto brány jsou vybaveny ANPR kamerami a DSRC

<sup>11</sup> Intranet Celní správy.

<sup>12</sup> Intranet Celní správy.

<sup>13</sup> Intranet Celní správy.

technologií, které umožňují okamžité porovnání údajů z palubní jednotky s reálných stavem vozidla (např. počet náprav nebo aktuální kategorie vozidla). V případě zjištěného nesouladu systém automaticky generuje tzv. incident, který je evidován v databázi kontrolního systému u konkrétního vozidla. Tento kontrolní systém je zásadní nejen z hlediska správnosti výběru mýtného, ale i jako prostředek prevence podvodů a nesprávného užívání zpoplatněných komunikací. Kombinace automatizovaného sledování, propojení dat a schopnost přímé kontroly v reálném čase činí z tohoto systému účinný nástroj pro zajištění transparentnosti a rovného přístupu v oblasti silniční dopravy.

### 2.3 Sazba mýtného

Výše mýtného, které je účtované za užívání zpoplatněných pozemních komunikací, je v České republice upraveno podzákonným právní předpisem, konkrétně Nařízením vlády České republiky č. 240/2014 Sb., ve znění účinném od 1. března 2024<sup>14</sup>. Výpočet mýtného za konkrétní úsek komunikace se odvíjí od součinu pevně stanovené sazby a délky daného úseku v kilometrech. Mýtné sazby nejsou jednotné, ale skládají se z několika dílčích komponentů, které reflektují nejen náklady na samotné využívání dopravní infrastruktury, ale i širší společenské a ekologické aspekty spojené s provozem silniční dopravy. Základní struktura mýtné sazby na jeden kilometr obsahuje tyto čtyři složky:

- poplatek za pozemní komunikaci, který zohledňuje náklady na výstavbu, údržbu a modernizaci,
- poplatek za znečištění ovzduší, vycházející z negativního dopadu emisí vznikajících při provozu vozidla,
- poplatek za hluk z provozu, který zohledňuje akustické zatížení okolí způsobené dopravou,
- poplatek za emise CO<sub>2</sub>, který reflektuje emise skleníkových plynů a zátěž klimatu.

Výše mýtného je dále diferencována podle několika kritérií, která umožňují rozlišení mezi různými typy vozidel a druhy komunikací. Těmito kritérii jsou:

---

14 ČESKO. Nařízení vlády č. 240/2014 Sbírky, ze dne 27. října 2014 o výši sazeb mýtného a slevy na mýtném a o postupu při uplatnění slevy na mýtném. In *Sbírka zákonů České republiky*. 2014, částka 103, s. 2937-2952.

- **kategorie pozemní komunikace:** dálnice, silnice I. třídy; obecně platí, že sazby pro dálnice bývají vyšší, vzhledem k jejich infrastrukturním parametrům a investiční náročnosti,
- **kategorie vozidla:** vozidla v systému elektronického mýtného vyjma kategorie M2 a M3; samostatně pak vozidla kategorie M2 a M3<sup>15</sup>, což jsou autobusy a jiná motorová vozidla určená pro přepravu osob,
- **emisní třídy EURO vozidla:** do třídy EURO IV, třída EURO V a EEV, třída EURO VI, reflektují ekologickou náročnost vozidla; vozidla poháněna výhradně elektrickou energií nebo vodíkem, na něž se vztahují nejnížší sazby,
- **největší povolené hmotnosti vozidla nebo jízdní soupravy:** více než 3,5 tuny a méně než 7,5 tuny; nejméně 7,5 tuny a méně než 12 tun; 12 tun a více; vyšší hmotnost obecně znamená vyšší zátěž na infrastrukturu, a proto i vyšší sazbu,
- **počtu náprav vozidla nebo jízdní soupravy:** 2, 3, 4 a 5 či více náprav, kde opět platí, vyšší počet náprav, větší zatížení komunikace a tedy i vyšší poplatek,
- **emisní třídy CO<sub>2</sub>:** třída CO<sub>2</sub> č. 1; třída CO<sub>2</sub> č. 2; třída CO<sub>2</sub> č. 3; třída CO<sub>2</sub> č. 4; třída CO<sub>2</sub> č. 5.

Tato víceúrovňová struktura mýtného je nastavena tak, aby motivovala dopravce k ekologičtějším a efektivnějším provozům, a zároveň aby reflektovala skutečné náklady, které jsou s provozem vozidla na dané komunikaci spojeny. Cílem je také zajistit spravedlivé rozložení finanční zátěže mezi jednotlivé uživatele dopravní sítě, a to podle míry, jakou se podílejí na jejím opotřebením a negativních dopadech na okolní prostředí.

| Tabulka sazeb mýtného pro nákladní vozidla - Dálnice |                                |        |        |        |                                  |        |        |        |                              |        |        |        |
|------------------------------------------------------|--------------------------------|--------|--------|--------|----------------------------------|--------|--------|--------|------------------------------|--------|--------|--------|
| Emisní třída                                         | EURO 0-IV CO <sub>2</sub> č. 1 |        |        |        | EURO V, EEV CO <sub>2</sub> č. 1 |        |        |        | EURO VI CO <sub>2</sub> č. 1 |        |        |        |
| Největší povolená hmotnost                           | Počet náprav                   |        |        |        | Počet náprav                     |        |        |        | Počet náprav                 |        |        |        |
|                                                      | 2                              | 3      | 4      | ≥5     | 2                                | 3      | 4      | ≥5     | 2                            | 3      | 4      | ≥5     |
| (3,5 t, 7,5 t)                                       | 0,7882                         | 0,9742 | 1,3169 | 1,5275 | 0,7796                           | 0,9627 | 1,3023 | 1,5097 | 0,7764                       | 0,9583 | 1,2967 | 1,5030 |
| <7,5 t, 12 t)                                        | 1,4853                         | 1,9662 | 2,5220 | 3,0539 | 1,3077                           | 1,7275 | 2,2192 | 2,6861 | 1,2406                       | 1,6373 | 2,1047 | 2,5471 |
| ≥12 t                                                | 3,3679                         | 4,4944 | 5,7320 | 6,9412 | 2,9030                           | 3,8697 | 4,9393 | 5,9786 | 2,7273                       | 3,6336 | 4,6397 | 5,6147 |

Obr. 6: Příklad sazeb mýtného pro vozidla vyjma vozidel kategorie M2 a M3 za užívání dálnice.<sup>16</sup>

<sup>15</sup> ČESKO. Vyhláška č. 153/2023 Sbírky, ze dne 18. května 2023 o schvalování technické způsobilosti vozidel a technických podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích. In *Sbírka zákonů České republiky*. 2023, částka 75, s. 2065-2128.

<sup>16</sup> ŘEDITELSTVÍ SILNIC A DÁLNIC s. p.. *ŘSD: Sazby mýtného platné od 25. 3. 2024* [online]. ŘSD, © 2019, [cit. 2024-11-08]. Dostupné z WWW: <<https://www.mytoc.eu/cs/dokumenty>>.

## 2.4 Způsob úhrady elektronického mýtného

V České republice existují dva základní režimy úhrady elektronického mýtného, které reflektují potřeby provozovatelů vozidel. Oba režimy jsou navrženy tak, aby umožnily flexibilní a bezpečné hrazení poplatků za užívání zpoplatněné silniční sítě, přičemž každý z nich má svá specifika a vhodnost pro různé skupiny dopravců.

### 2.4.1 Předplacený režim (pre-pay)

Jedná se o nejběžnější způsob úhrady mýtného, známý jako režim platby předem. V tomto režimu uživatel předem dobije kredit, z něhož se následně automaticky odečítají částky odpovídající ujetým kilometrům po zpoplatněných komunikacích ve stanovené sazbě. Dobíjení mýtného kreditu je možné prostřednictvím několika kanálů. Na kontaktních místech, distribučních místech, přes zákaznickou samoobsluhu, případně mobilní aplikaci. Platba probíhá výhradně v české měně (CZK) a lze ji provést různými způsoby. Hotovostí, platební kartou, prostřednictvím tankovacích karet nebo běžným bankovním převodem.

Registrace vozidla do systému v předplaceném režimu probíhá buď osobně na obchodním místě, nebo online přes samoobslužný portál. Při online registraci je však stále nutné vyzvednout si palubní jednotku osobně na některém obchodním místě. Vydání zařízení je podmíněno složením kauce, která slouží jako jistina pro provozovatele systému. Přístup k samoobslužnému portálu je zabezpečen. Uživatel se přihlašuje pomocí uživatelského jména a hesla, nebo prostřednictvím nástroje pro elektronickou identifikaci, čímž je zajištěna ochrana dat a osobních údajů před zneužitím. V rámci registrace je uživatel povinen poskytnout provozovateli všechny potřebné informace o vozidle, včetně předložení technického průkazu nebo osvědčení o registraci. Uživatel odpovídá za správnost sdělených údajů a předložených dokladů.<sup>17</sup> Po převzetí elektronického zařízení obdrží uživatel doklad obsahující pořízené údaje, které je uživatel povinen na místě překontrolovat a jejich správnost potvrdit svým podpisem.<sup>18</sup> Režim platby předem je oblíbený především u menších dopravců nebo provozovatelů s nižší

---

<sup>17</sup> ŘEDITELSTVÍ SILNIC A DÁLNIC s. p.. *ŘSD: Registrace vozidel a jejich provozovatelů v režimu placení předem* [online]. ŘSD, © 2019 [cit. 2024-11-08]. Dostupné z WWW: <<https://myto.gov.cz/cs/sluzby-zakaznikum/registrace-vozidel-a-jejich-provozovatelu-v-rezimu-placeni-predem>>.

<sup>18</sup> ŘEDITELSTVÍ SILNIC A DÁLNIC s. p.. *ŘSD: Všeobecné smluvní podmínky platné od 1. 1. 2025* [online]. ŘSD, © 2019 [cit. 2024-11-08]. Dostupné z WWW: <<https://www.myto.gov.cz/cs/dokumenty>>.

frekvencí jízd, protože nevyžaduje složitější administrativní procesy a umožňuje okamžité využívání zpoplatněných komunikací.

#### 2.4.2 Následné placení (post-pay)

Alternativní možností je tzv. režim následného placení, známý také jako post-pay systém. Tento model je určen především pro větší dopravce, kteří pravidelně využívají zpoplatněné komunikace a preferují úhradu na základě fakturace. V tomto režimu vzniká smluvní vztah mezi uživatelem a provozovatelem systému elektronického mýtného. Dohodu o podmínkách následného placení může za provozovatele vozidla uzavřít pouze statutární orgán nebo jiná osoba, která se prokáže plnou mocí s úředně ověřeným podpisem oprávněné osoby.

Nezbytnou podmínkou pro aktivaci dohody je předložení tzv. záruční listiny potvrzující bankovní záruku. Výše této záruky se stanovuje individuálně podle předem definovaného vzorce, který zohledňuje předpokládaný rozsah využívání zpoplatněné sítě:

$$BZ = \sum (T \times KM \times (FO + 2 \times DD + 3))$$

kde:

- BZ je výše bankovní záruky,
- $\sum$  znamená součet dílčích záruk jednotlivých vozidel registrovaných k dané dohodě o podmínkách následného placení s odloženou splatností,
- T je maximální sazba mýtného pro danou kategorii vozidla,
- KM je odhadovaný denní počet kilometrů ujetých daným vozidlem po zpoplatněných pozemních komunikacích,
- FO je délka fakturačního období ve dnech,
- DD je doba splatnosti faktury ve dnech.

Výše bankovní záruky vypočtená podle uvedeného vzorce musí být pro každé vozidlo uvedené v dohodě o podmínkách následného placení minimálně 2 500 Kč. Maximální výše bankovní záruky není omezená.<sup>19</sup> Výhodou následného režimu placení je především administrativní přehlednost a finanční plynulost pro firmy s rozsáhlejší

---

<sup>19</sup> ŘEDITELSTVÍ SILNIC A DÁLNIC s. p.. *ŘSD: Dohody o podmínkách úhrad elektronického mýtného* [online]. ŘSD, © 2019 [cit. 2024-11-08]. Dostupné z WWW: <<https://myto.gov.cz/cs/sluzby-zakaznikum/dohody-o-podminkach-uhrad-elektronickeho-mytneho>>.

vozovou základnou. Z pohledu provozovatele systému je však nezbytné zajistit dostatečné garance, které eliminují riziko neuhrazení mýtného.

## 2.5 Osvobození od zpoplatnění

Zákon obsahuje taxativní výčet subjektů, jejichž vozidla jsou při užití zpoplatněné pozemní komunikace osvobozena od povinnosti platit mýtné. Tento výčet je jednoznačný a zahrnuje subjekty, u nichž existuje veřejný zájem na osvobození od poplatku, přičemž každé z těchto osvobození má racionální základ. Osvobozena od zpoplatnění jsou i vozidla správce zpoplatněné pozemní komunikace, tedy vozidla Ředitelství silnic a dálnic.<sup>20</sup>

Podle § 20a „ZoPK“ jsou od zpoplatnění užití zpoplatněné pozemní komunikace silničním motorovým vozidlem osvobozena například vozidla vybavená zvláštním výstražným světlem, pokud jde o vozidla Vězeňské služby ČR, poskytovatelů zdravotnické záchranné služby, složek integrovaného záchranného systému, dále vozidla Policie ČR označená nápisem „POLICIE“, vozidla ozbrojených sil včetně Vojenské policie a vozidla celních orgánů označená nápisem „CELNÍ SPRÁVA“. Osvobození se týká také hasičských záchranných sborů a jednotek dobrovolných hasičů označených nápisem „HASIČI“, obecní a městské policie, vozidel Vězeňské služby se zvláštním barevným provedením, vozidel přepravujících držitele průkazů ZTP a ZTP/P, případně těžce nemocné děti, dále vozidel Generální inspekce bezpečnostních sborů a Bezpečnostní informační služby, zařízení sociálních služeb, pokud slouží k přepravě osob se zdravotním postižením, nebo vozidel užívaných při záchranných a likvidačních pracích a ochraně obyvatelstva. Zpoplatnění nepodléhají ani vozidla Správy státních hmotných rezerv, správce zpoplatněné komunikace či koncesionáře, dále ekologická vozidla s pohonem na elektřinu nebo vodík s maximální hmotností do 4,25 tuny a historická vozidla se zvláštní registrační značkou. V případě uzavírky komunikace a vedení objížděky po zpoplatněné trase lze tuto trasu využít rovněž bez zpoplatnění.<sup>21</sup>

Osvobození od zpoplatnění bude muset být v rámci eventuální silniční kontroly v některých případech prokázáno řidičem vozidla [např. písm. h) či i)]. Bez zpoplatnění lze užit zpoplatněnou pozemní komunikaci, vyjma případů uvedených v §20 a odst. 1) „ZoPK“, i za situace, kdy je při nařízené uzavírce vedena objížděka po zpoplatnění

<sup>20</sup> KOČÍ, R. *Zákon o pozemních komunikacích. 7. aktualizované vydání s komentářem, prováděcí vyhláškou a vzory správních rozhodnutí*. Praha: Leges, 2021. s. 134.

<sup>21</sup> ČESKO. Zákon č. 13/1997 Sbírky, Zákon o pozemních komunikacích. In *Sbírka zákonů České republiky*. 1997, částka 3/1997, s. 41-64, § 20a.

pozemní komunikaci. Shora avizovaný „zákon o pozemních komunikacích“ v ustanovení § 24 „ex lege“ vymezuje, že jde o uzavírku a objížd'ku nařízenou rozhodnutím silničního správního úřadu, resp. v případě nebezpečí z prodlení vlastníkem komunikace (§ 24 odst. 8 „ZoPK“).<sup>22</sup>

---

<sup>22</sup> KOČÍ, R. *Zákon o pozemních komunikacích. 7. aktualizované vydání s komentářem, prováděcí vyhláškou a vzory správních rozhodnutí*. Praha: Leges, 2021. s. 134.

## 3 Oprávnění a povinnosti

### 3.1 Oprávnění Celní správy

Oprávnění příslušníků Celní správy vyplývá především ze zákona č. 17/2012 Sb., o Celní správě České republiky<sup>23</sup>, který vymezuje postavení, organizační strukturu i rozsah pravomocí tohoto bezpečnostního sboru. Celní správa je nejen soustavou správních orgánů, ale i ozbrojeným bezpečnostním sborem, což jí dává specifické postavení v rámci státní správy. Ústředním orgánem Celní správy je Generální ředitelství cel se sídlem v Praze. Tento orgán je přímo podřízen Ministerstvu financí.

Celníkem se může stát občan se státním občanstvím České republiky. Je tak ve služebním poměru k celní správě dle zákona č. 361/2003 Sb., o služebním poměru příslušníku bezpečnostních sborů, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „**zákon o služebním poměru**“). Dle § 13 zákona o služebním poměru se může stát celníkem osoba, která o přijetí písemně požádá, je starší 18 let, bezúhonná a splňuje požadovaný stupeň vzdělání pro konkrétní služební místo. Dále musí být zdravotně, osobnostně i fyzicky způsobilá k výkonu služby, plně svéprávná a v případě potřeby také oprávněná seznamovat se s utajovanými informacemi podle zvláštního právního předpisu. Uchazeč zároveň nesmí být členem politické strany, politického hnutí, a v případě služebního poměru u zpravodajské služby ani členem odborové organizace. Rovněž nesmí vykonávat jinou výdělečnou činnost ani být členem řídicích nebo kontrolních orgánů právnických osob provozujících podnikatelskou činnost.

Základní povinnosti příslušníků Celní správy se v mnohém shodují s povinnostmi příslušníků Policie České republiky, které vycházejí ze zákona číslo 273/2008 Sb., zákon o Policii České republiky<sup>24</sup>. Zdvořilost, přiměřenost postupu, prokázání příslušnosti, poučovací povinnost. Jedním z rozdílů mezi příslušníky Policie České republiky a Celní správy je tzv. iniciativa. Příslušník policie je povinen ve službě i mimo ni za stanovených podmínek provést úkon.<sup>25</sup> V právní oblasti se uplatňuje zásada „lex specialis derogat legi generali“, tedy že zvláštní úprava má přednost před normou obecnější, subsidiární, která se uplatní jen tam, kde zvláštní právní předpis věc sám

---

<sup>23</sup> ČESKO. Zákon č. 17/2012 Sbírky, Zákon o Celní správě České republiky. In *Sbírka zákonů České republiky*. 2012, částka 5/2012, s. 97-144.

<sup>24</sup> ČESKO. Zákon č. 273/2008 Sb., Zákon o Policii České republiky. In *Sbírka zákonů České republiky*. 2008, částka 91/2008, s. 4085-4156.

<sup>25</sup> MATES, P., ŠKODA, J., VAVERA, F. *Veřejné sbory*. Praha: Wolters Kluwer Česká republika, 2011. xx, s. 38.

neupravuje. Celní správa má výsadní postavení při správě daní, je totiž výhradním správcem spotřebních a tzv. ekologických daní.<sup>26</sup> Působnost Celních správy v rámci spotřebních daní vychází z definice správce daně, který je upraven zvláštním předpisem. Procesní předpisem upravujícím správu daní, je zákon č. 280/2009 Sb., daňový řád<sup>27</sup> a zákon č. 353/2003 Sb., o spotřebních daních<sup>28</sup>. Výkon této agendy přešel plně do kompetence Celní správy v roce 2004, čímž došlo k jejímu významnému posílení v oblasti daňové správy.<sup>29</sup>

Specifická oprávnění příslušníků Celní správy v oblasti kontroly zpoplatněných komunikací vychází z ustanovení § 40 odstavce 8 písmena b) „ZoPK”<sup>30</sup>, které opravňuje příslušníka Celní správy k samotné kontrole vozidla v systému elektronického mýtného. Průběh samotné kontroly se řídí zákonem číslo 255/2012 Sb., o kontrole<sup>31</sup> (dále jen „**kontrolní řád**”). Ten stanovuje, že kontrola je oficiálně zahájena prvním kontrolním úkonem, kterému předchází předložení služebního pověření přítomné osobě<sup>32</sup>. Kontrolní orgán je oprávněn zjišťovat, zda kontrolovaný subjekt plní povinnosti vyplývající z příslušných právních předpisů<sup>33</sup>, v tomto konkrétním případě jsou to povinnosti vyplývající z ustanovení „ZoPK” a vyhlášky číslo 470/2012 Sb., o užívání pozemních komunikací zpoplatněných mýtným.

Příslušníci Celní správy mají v rámci kontrolní činnosti tato oprávnění:

- zastavit vozidlo a provést jeho kontrolu,
- ověřit identitu řidiče, provozovatele nebo jiné osoby, která vozidlo užívá,
- prověřit registraci v systému elektronického mýtného,
- zkontrolovat nastavení a funkčnost palubní jednotky,
- ověřit zaplacení mýtného nebo plnění povinnosti předběžné registrace,

---

<sup>26</sup> JÁNOŠÍKOVÁ, P., MRKÝVKA, P., TOMAŽIČ, I. et al. *Finanční a daňové právo*. Plzeň: Aleš Čeněk, 2009, s. 409.

<sup>27</sup> ČESKO. Zákon č. 280/2009 Sb., daňový řád. In *Sbírka zákonů České republiky*. 2009, částka 87/2009, s. 4037-4140.

<sup>28</sup> ČESKO. Zákon č. 353/2003 Sb. o spotřebních daních. In *Sbírka zákonů České republiky*. 2003, částka 118/2003.

<sup>29</sup> ŠRÁMKOVÁ, D. *Celní správa v organizačním a funkčním pojetí: vybrané kapitoly*. Brno: Masarykova univerzita, 2011, s. 125.

<sup>30</sup> ČESKO. Zákon č. 13/1997 Sbírky, Zákon o pozemních komunikacích. In *Sbírka zákonů České republiky*. 1997, částka 3/1997, s. 41-64. § 40, odst. 8, písm. b).

<sup>31</sup> ČESKO. Zákon č. 255/2012 Sb., o kontrole. In *Sbírka zákonů České republiky*. 2012, částka 86/2012, s. 3289-3312.

<sup>32</sup> JEMELKA, J., VETEŠNÍK, P., LIBOSVÁR, O. *Zákon o kontrole. Komentář. 2. vydání*. Praha: C. H. Beck, 2021. s. 47-58.

<sup>33</sup> ČESKO. Zákon č. 255/2012 Sb., o kontrole. In *Sbírka zákonů České republiky*. 2012, částka 86/2012, s. 3289-3312, § 2.

- pořídit audiovizuální záznam o průběhu kontroly.

V případě zjištění porušení zákona jsou příslušníci oprávněni zahájit příslušné řízení. Celní správa má přístup k registrům a systémům potřebným k ověření údajů, například k centrálnímu registru vozidel.

### 3.2 Povinnosti provozovatel

Provozovatel vozidla, které podléhá povinnosti úhrady mýtného, je ze zákona povinen zajistit, aby vozidlo splňovalo veškeré požadavky vyplývající ze zákona o pozemních komunikacích „ZoPK“. Tyto povinnosti musí být splněny ještě před tím, než dojde k užití zpoplatněné silniční infrastruktury. Jedná se o poměrně rozsáhlý soubor povinností. Je nezbytné, aby bylo každé jednotlivé vozidlo zaevidováno do systému elektronického mýtného. Kromě toho má provozovatel povinnost zajistit, aby byli všichni řidiči, kteří tato vozidla řídí, dostatečně poučeni o správném způsobu používání elektronického mýtného zařízení, které musí být ve vozidle řádně nainstalováno a funkční.<sup>34</sup> Pokud provozovatel některou z těchto povinností nesplní, může tím vzniknout protiprávní stav, který je postižitelný. Odpovědnost provozovatele se tak vztahuje nejen na technický stav elektronického zařízení, ale také na správnost údajů, které jsou v systému evidovány, a na včasné a řádné plnění všech stanovených povinností.

V souladu s § 22i zákona o pozemních komunikacích jsou konkrétní povinnosti provozovatele následující:

Odstavec 1:

- a) provozovateli systému elektronického mýtného poskytnout údaje potřebné k zaevidování jím provozovaného vozidla do systému elektronického mýtného a nahlásit mu bez zbytečného odkladu změnu těchto údajů,
- b) zajistit instalování zaevidovaného elektronického zařízení do vozidla v systému elektronického mýtného,
- c) poučit řidiče jím provozovaných vozidel o způsobu nakládání s elektronickým zařízením a jeho užíváním.<sup>35</sup>

<sup>34</sup> KOČÍ, R. *Zákon o pozemních komunikacích. 7. aktualizované vydání s komentářem, prováděcí vyhláškou a vzory správních rozhodnutí*. Praha: Leges, 2021. s. 156.

<sup>35</sup> ČESKO. Zákon č. 13/1997 Sbírky, Zákon o pozemních komunikacích. In *Sbírka zákonů České republiky*. 1997, částka 3/1997, s. 41-64. § 22i.

Dále je provozovatel povinen uhradit mýtné ve sjednaném rozsahu a způsobem, který je stanoven na základě smluvního vztahu s provozovatelem mýtného systému. Což je uvedeno ve druhém odstavci výše uvedeného paragrafu. Konkrétní pravidla této úhrady pak vymezuje Vyhláška č. 470/2012 Sb. v § 9<sup>36</sup>, která je prováděcím předpisem a upravuje i detaily týkající se způsobu úhrady mýtného.

Zákon dále výslovně v odstavci 3 § 22i zakazuje:

- a) použít zaevidované elektronické zařízení do jiného vozidla v systému elektronického mýtného,
- b) přikázat, dovolit, ane svěřit řízení vozidla v systému elektronického mýtného na zpoplatněné pozemní komunikaci, pokud toto vozidlo není zaevidováno a vybaveno elektronickým zařízením vozidla.<sup>37</sup>

Další právní úpravu vztahující se k odpovědnosti provozovatele vozidla nalezneme v § 22k téhož zákona. Tento paragraf upravuje postup při vymáhání neuhrazeného mýta. Nejdříve musí být provozovatel vozidla vyzván k úhradě dlužné částky, přičemž musí být poskytnuta přiměřená lhůta ke splnění této povinnosti. Pokud ani po uplynutí této lhůty k úhradě nedojde, může být celá záležitost předložena soudu. V rámci občanského soudního řízení lze kromě samotného dlužného mýta požadovat také úrok z prodlení.<sup>38</sup> Tedy, není-li dlužné mýtné uhrazeno na základě výzvy provozovatele systému elektronického mýtného, ve které je stanovena přiměřená lhůta k úhradě, je provozovatel systému elektronického mýtného oprávněn domáhat se svého práva u soudu včetně zaplacení úroku z prodlení určeného právními předpisy občanského práva.<sup>39</sup>

### 3.3 Povinnosti řidiče vozidla

Povinnosti řidičů vozidel, která podléhají mýtné povinnosti, vyplývají především z ustanovení § 22j „ZoPK“. Ačkoliv hlavní zodpovědnost za zaevidování vozidla do systému elektronického mýtného a zajištění funkčního elektronického zařízení nese provozovatel vozidla, zákon stanoví, že v případě jeho selhání přechází tyto povinnosti na samotného řidiče. Stejný princip platí také u úhrady mýtného. Pokud provozovatel tuto

---

<sup>36</sup> ČESKO. Vyhláška č. 470/2012 Sbírky, ze dne 19. prosince 2012 o užívání pozemních komunikací zpoplatněných mýtným. In *Sbírka zákonů České republiky*. 2012, částka 176, s. 6226-6231.

<sup>37</sup> ČESKO. Zákon č. 13/1997 Sbírky, Zákon o pozemních komunikacích. In *Sbírka zákonů České republiky*. 1997, částka 3/1997, s. 41-64. § 22i.

<sup>38</sup> KOČÍ, R. *Zákon o pozemních komunikacích. 7. aktualizované vydání s komentářem, prováděcí vyhláškou a vzory správních rozhodnutí*. Praha: Leges, 2021. s. 159.

<sup>39</sup> ČESKO. Zákon č. 13/1997 Sbírky, Zákon o pozemních komunikacích. In *Sbírka zákonů České republiky*. 1997, částka 3/1997, s. 41-64. § 22k.

povinnost nesplní, je následně odpovědný řidič. Jedná se o systém, jehož smyslem je zajistit, aby nedošlo k situaci, kdy by vozidlo užívalo zpoplatněné komunikace bez odpovídající registrace a úhrady mýtného.<sup>40</sup> Zákonodárce tímto způsobem vytváří právní konstrukci, která umožňuje efektivní kontrolu a sankcionování v případě porušení mýtné povinnosti, a zároveň zajišťuje, že odpovědnost je vždy přiřaditelná konkrétní osobě, ať už provozovateli, nebo řidiči.

Podle odstavce 1 § 22j ZoPK je řidič v systému elektronického mýtného povinen:

- a) před užitím zpoplatněné pozemní komunikace zajistit zaevidování vozidla v systému elektronického mýtného, nebyly-li tyto povinnosti splněny provozovatelem vozidla podle § 22i odst. 1 písm. a) a b), a zadat do elektronického zařízení údaje umožňující správné stanovení mýtného,
- b) po celou dobu jízdy po zpoplatněné pozemní komunikaci udržovat elektronické zařízení v provozu,
- c) nakládat s elektronickým zařízením pouze způsobem stanoveným prováděcím právní předpisem,
- d) uhradit mýtné provozovateli systému elektronického mýtného, nebylo-li uhrazeno provozovatelem vozidla v systému elektronického mýtného,
- e) na výzvu policisty nebo celníka umožnit kontrolu úhrady mýtného a funkčnosti elektronického zařízení.<sup>41</sup>

Dále odstavec 2 téhož paragrafu jednoznačně zakazuje řízení vozidla v rámci systému elektronického mýtného na zpoplatněné komunikaci, pokud vozidlo není registrováno v systému a není vybaveno elektronickým zařízením, jak to zákon předpokládá. Jedná se o přímý zákaz, který má za cíl zamezit jakémukoliv obcházení systému a nelegálnímu užívání komunikací bez řádné evidence a platby.

V odstavci 3 je pak specifikováno, že řidič je povinen zadávat do elektronického zařízení přesně takové údaje, které jsou nezbytné pro stanovení výše mýtného. Podmínky pro správné užívání zařízení a detailní technické náležitosti tohoto postupu jsou

---

<sup>40</sup> KOČÍ, R. *Zákon o pozemních komunikacích. 7. aktualizované vydání s komentářem, prováděcí vyhláškou a vzory správních rozhodnutí*. Praha: Leges, 2021. s. 158.

<sup>41</sup> ČESKO. Zákon č. 13/1997 Sbírky, Zákon o pozemních komunikacích. In *Sbírka zákonů České republiky*. 1997, částka 3/1997, s. 41-64. § 22j.

definovány ve Vyhlášce č. 470/2012 Sb., která plní roli prováděcího právního předpisu k danému zákonu.<sup>42</sup>

---

<sup>42</sup> ČESKO. Zákon č. 13/1997 Sbírky, Zákon o pozemních komunikacích. In *Sbírka zákonů České republiky*. 1997, částka 3/1997, s. 41-64. §22j.

## 4 Přestupek a kontrolní činnost

V oblasti správního práva představuje přestupek specifickou formu protiprávního jednání, které je právním řádem České republiky definována ve dvou rovinách. Podle § 5 zákona číslo 250/2016 Sb. o odpovědnosti za přestupky a řízení o nich (dále jen „ZOPŘ”)<sup>43</sup>, je přestupek pozitivně vymezen jako čin, jenž je označen zákonem za přestupek, vykazuje znaky konkrétní skutkové podstaty, které zákon pro tento typ protiprávního jednání stanoví, a současně je společensky škodlivý. Zároveň zákon poskytuje i negativní vymezení přestupku, tedy že přestupkem je takové protiprávní jednání, které není trestním činem. Toto rozlišení ukazuje na tzv. subsidiaritu trestní represe, někdy označovaná tako jako princip ultima ratio, která je definována v § 12 odst. 2 trestního zákoníku, tedy zásadu, že trestní právo má být využíváno pouze v případech závažnějších protiprávních jednání. V praxi to znamená, že přestupky představují méně závažná porušení právních norem než trestné činy, přičemž hranice mezi nimi je určena především mírou společenské škodlivosti konkrétního jednání.

Dle § 13 odstavce 1 zákona číslo 40/2009 Sb., trestní zákoník, ve znění pozdějších předpisů<sup>44</sup>, „*trestným činem je protiprávní čin, který trestní zákon označuje za trestný a který vykazuje znaky uvedené v takovém zákoně.*”<sup>45</sup> Rozlišení mezi přestupkem a trestným činem tak spočívá nejen ve formálních znacích, ale především ve vážnosti důsledků takového chování pro společnost. Současná právní úprava vychází z materiálně-formálního pojetí přestupku. To znamená, že pro vznik odpovědnosti za přestupek musí být splněny jak obecné, tak konkrétní znaky stanovené zákonem současně. Tedy nejen protiprávnost jednání, ale taky zavinění a vymezení odpovědného subjektu. Nová koncepce v rámci „ZOPŘ” sjednocuje právní režim různých forem správních deliktů pod jednotný pojem „přestupek”.<sup>46</sup> Cílem tohoto sjednocení je vytvořit přehledný a jednotný systém odpovědnosti za protiprávní jednání napříč různými subjekty.

Přestupek tedy představuje určitou formu porušení zákona, které způsobuje újmu na veřejném zájmu a které je právem sankcionováno. Když je nějaké jednání v rozporu s právními předpisy, hovoříme o protiprávnosti. Ta spočívá v porušení nebo opomenutí

<sup>43</sup> ČESKO. Zákon č. 250/2016 Sb., o odpovědnosti za přestupky a řízení o nich. In *Sbírka zákonů České republiky*. 2016, částka 98/2016, s. 3713-3760. § 5.

<sup>44</sup> ČESKO. Zákon č. 40/2009 Sb., trestní zákoník, ve znění pozdější předpisů. In *Sbírka zákonů České republiky*. 2009, částka 11/2009, s. 353-464.

<sup>45</sup> JELÍNEK, K., *Trestní zákoník a trestní řád s poznámkami a judikaturou*. Praha: Leges, 2022. 1424 s.

<sup>46</sup> HORZINKOVÁ, E., KUČEROVÁ, H. *Zákon o odpovědnosti za přestupky a řízení o nich, 2. aktualizované vydání*. Praha: Leges, 2019. s. 68.

právní povinnosti, ať už stanovené zákonem přímo, nebo uložené na jeho základě. Z hlediska subjektu odpovědnosti je třeba rozlišovat odpovědnost fyzických osob, tzv. subjektivní odpovědnost, tedy s ohledem na zavinění konkrétní osoby. U právnických osob se jedná o tzv. objektivní odpovědnost, kdy se přestupkové jednání přičítá organizaci jako celku na základě činnosti jejích zástupců či pracovníků.<sup>47</sup>

#### **4.1 Přestupky fyzických osob**

Zákon o pozemních komunikacích v § 42a odstavci 3 specifikuje přestupky, kterých se může dopustit řidič vozidla v systému elektronického mýtného. Tyto přestupky se přímo vztahují k povinnostem vymezených v § 22j téhož zákona. V některých případech se přestupkového jednání může dopustit nejen řidič, ale zároveň i provozovatel vozidla, což ukazuje na jejich sdílenou odpovědnost v rámci systému mýtného.

Konkrétní přestupky řidiče vozidla v systému elektronického mýtného dle § 42a odst. 3 „ZoPK“ spočívají v následujícím jednání:

- a) užije vozidlo, které není vybaveno funkčním elektronickým zařízením; kontrolním systémem tento přestupek zobrazuje jako incident „vozidlo bez OBU/OBE”,
- b) užije vozidlo, aniž by zadal do elektronického zařízení údaje umožňující stanovení mýtného nebo zadá tyto údaje chybně; zobrazuje se jako incident „vozidlo s nedostatečnou sazbou mýtného – kategorie vozidla/nápravy/emisní třída”,
- c) užije zpoplatněnou pozemní komunikaci vozidlem, které nebylo zaevidováno u provozovatele systému elektronického mýtného, nebo k zaevidování vozidla poskytne nesprávné údaje; zobrazuje se jako incident „vozidlo bez platné smlouvy”;
- d) neuposlechne výzvy policisty nebo celníka, aby umožnil kontrolu funkčnosti elektronického zařízení a úhrady mýtného,
- e) nakládá neoprávněně s elektronickým zařízením; zobrazuje se jako incident „neoprávněná manipulace s OBU/OBE, zneužití OBU/OBE”,

---

<sup>47</sup> HORZINKOVÁ, E., KUČEROVÁ, H. *Zákon o odpovědnosti za přestupky a řízení o nich*, 2. aktualizované vydání. Praha: Leges, 2019. s. 70.

- f) nezajištění úhrady mýtného; v systému zobrazováno jako incident „vozidlo bez úhrady mýtného – následné placení/režim předplaceného mýtného”.<sup>48</sup>

Těmito přestupky se zabývá celní úřad jako orgán v I. instanci. V rámci správního řízení může být za jejich spáchání uložena pokuta až do výše 100 000 Kč. Pokud je přestupek řešen na místě, tzv. příkazem na místě, může být uložena pokuta až do výše 5 000 Kč, a to nejen příslušníky Celní správy, ale i Policie České republiky. Je důležité zdůraznit, že tyto přestupky nejsou zaznamenávány do bodového systému řidiče dle zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích<sup>49</sup>. To znamená, že se nejedná o tzv. „bodované přestupky”, a tedy nemají přímý dopad na držení řidičského oprávnění.

## **4.2 Přestupky právnické nebo podnikající fyzické osoby**

V rámci systému elektronického mýtného se provozovatel vozidla, ať už právnická osoba nebo podnikající fyzická osoba, může dopustit celé řady přestupkových jednání, pokud nesplní povinnosti stanovené zákonem. Tyto povinnosti vyplývají především z § 22i „ZoPK” a samotné přestupky jsou upraveny v § 42b odst. 2 téhož zákona. Ve specifických případech může být přestupek, kterého se dopustil provozovatel, zároveň přičitatelný také řidiči vozidla, pokud například dojde ke sdílení odpovědnosti ke společnému selhání v plnění zákonných povinností.

Podle § 42b odstavce 2 „ZoPK”<sup>50</sup> se provozovatel vozidla v systému elektronického mýtného dopustí přestupku, pokud v rozporu s § 22i:

- a) nezajistí, aby bylo vozidlo řádně zaevidováno do systému elektronického mýtného, případně poskytne nesprávné údaje, nebo bez zbytečného odkladu neohlásí jejich změnu; v systému zobrazeno jako incident „vozidlo bez platné smlouvy”,
- b) nezajistí, aby bylo ve vozidle správně instalováno přidělené elektronické zařízení; v systému zobrazeno jako incident „vozidlo bez OBU/OBE”,
- c) nezajistí úhradu mýtného v předepsané formě; v systému jako incident „vozidlo bez úhrady mýtného – následné placení/režim předplaceného mýtného”,

---

<sup>48</sup> ČESKO. Zákon č. 13/1997 Sbírky, Zákon o pozemních komunikacích. In *Sbírka zákonů České republiky*. 1997, částka 3/1997, s. 41-64. §42a odst.3.

<sup>49</sup> ČESKO. Zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů. In *Sbírka zákonů České republiky*. 2000, částka 98/2000, s. 4569-4616.

<sup>50</sup> ČESKO. Zákon č. 13/1997 Sbírky, Zákon o pozemních komunikacích. In *Sbírka zákonů České republiky*. 1997, částka 3/1997, s. 41-64. §42b odst. 2.

- d) přikáže, dovolí nebo svěří řízení vozidla v systému elektronického mýtného, které není vybaveno funkčním elektronickým zařízením, po zpoplatnění pozemní komunikaci; v systému zobrazeno jako incident „vozidlo bez OBU/OBE”,
- e) užije elektronické zařízení určené na konkrétní vozidlo a zaevidované v systému elektronického mýtného do jiného vozidla v systému elektronického mýtného; v systému zobrazeno jako incident „vozidlo bez platné smlouvy”,
- f) nepoučí řidiče jím provozovaných vozidel o způsobu nakládání s elektronickým zařízením a jeho užíváním; incident je odvozen od konkrétního přestupkového jednání řidiče.<sup>51</sup>

V praxi probíhá kontrolní činnost takto. Hlídka, složená z pravidla ze dvou celníků, se pohybuje po zpoplatněných komunikacích, kdy má zadané v systému kontrolní brány v rámci kontrolovaného úseku. Vozidlo s incidenty, které projede pod kontrolní bránou, je systémem zobrazeno s kompletními informacemi o vozidle, provozovateli vozidla a incidentech (přestupcích), kdy je vidět datum, čas i místo zaznamenání incidentu. Hlídka vozidlo zastaví na bezpečném místě. Vedoucí hlídky rozhoduje, které vozidlo bude kontrolováno, jakým způsobem bude přestupek řešen i o výši pokuty. Kontrola je vždy nahrávána, což vychází z ustanovení § 62 odst. 2 Daňového řádu<sup>52</sup>, kdy je o tom kontrolovaná osoba vždy uvědomena. Kontrolovaná osoba má povinnost prokázat svoji totožnost na vyzvání úřední osoby (§ 29 zák. 17/2012 Sb.<sup>53</sup>). Úřední osoba prokazuje svoji příslušnost k celní správě ústním prohlášením „celní správa” a služebním stejnokrojem, který je opatřen identifikačním znakem Celní správy<sup>54</sup>. Řidič vozidla je vyzván k předložení elektronického zařízení ke kontrole, kdy lze vizuálně ověřit správnost jeho nastavení. Po té je řidič vozidla požádán o následování celníka do služebního vozidla, kde mu je zaznamenané přestupkové jednání ukázáno v kontrolním systému, s přesnou GPS lokací vozidla (kde se vozidlo pohybovalo) a fotografiemi vozidla vyhodnocených incidentů z kontrolních bran. Řidič je tedy konfrontován přesným záznamem pohybu vozidla po zpoplatněných komunikacích, kdy docházelo k přestupkovému jednání a systém toto zobrazil v jednotlivých incidentech.

---

<sup>51</sup> ČESKO. Zákon č. 13/1997 Sbírky, Zákon o pozemních komunikacích. In *Sbírka zákonů České republiky*. 1997, částka 3/1997, s. 41-64. §42b odst. 2.

<sup>52</sup> ČESKO. Zákon č. 280/2009 Sb., daňový řád. In *Sbírka zákonů České republiky*. 2009, částka 87/2009, s. 4037-4140. §60, odst. 2.

<sup>53</sup> ČESKO. Zákon č. 17/2012 Sbírky, Zákon o Celní správě České republiky. In *Sbírka zákonů České republiky*. 2012, částka 5/2012, s. 97-144. § 29.

<sup>54</sup> ČESKO. Zákon č. 17/2012 Sbírky, Zákon o Celní správě České republiky. In *Sbírka zákonů České republiky*. 2012, částka 5/2012, s. 97-144. § 20.

## 5 Řízení o přestupku

V případě porušení povinností vyplývajících z provozu v systému elektronického mýtného může být vůči řidiči nebo provozovateli vozidla zahájeno řízení o přestupku. Výše pokuty, která může být uložena za takové jednání, se liší podle způsobu projednávání přestupku. V souladu s § 42a, odst. 8, písm. h) „ZoPK”<sup>55</sup> lze za některé přestupky uložit pokutu tzv. příkazem na místě. Tuto možnost mají jak příslušníci Policie České republiky, tak i celníci při silniční kontrole. V rámci zjednodušeného řízení může být uložena pokuta do výše 5 000 Kč. Výhodou příkazu na místě je rychlost a efektivita. Přestupek je řešen bez nutnosti vedení zdlouhavého správního řízení, a pokud osoba s uložením pokuty souhlasí, celý proces končí jejím zaplacením.

Pokud však přestupek nelze projednat příkazem na místě, například kvůli jeho závažnosti, nesouhlasu kontrolované osoby nebo absenci nezbytných podkladů, následuje řízení ve standardním správním režimu. V tomto případě se přestupkem zabývá celní úřad jako příslušný správní orgán. Ve správní řízení může být pokuta za přestupek v systému elektronického mýtného stanovena až do výše 100 000 Kč. Tato maximální výše sankce platí jak pro řidiče vozidla, který nesplní povinnosti stanovené zákonem, tak pro provozovatele vozidla, pokud dojde k jeho pochybení.

Při rozhodování o výši pokuty přihlíží správní orgán k řadě faktorů. Zejména k závažnosti přestupku, míře zavinění, případné opakovanosti přestupkového jednání a také okolnostem na straně pachatele, například zda došlo k nápravě nebo k přiznání pochybení. Cílem pokuty není pouze sankcionovat, ale také preventivně působit vůči ostatním účastníkům silničního provozu, aby obdobným pochybením předcházeli.

### 5.1 Pokuta příkazem na místě

Možnost uložení pokuty příkazem na místě upravuje „ZoŘP”, konkrétně v ustanovení § 91 odstavce 1, kde uvádí: „*Správní orgán může příkazem na místě uložit pouze pokutu, pokud nestačí domluva a obviněný souhlasí se zjištěným stavem věci, s právní kvalifikací skutku, s uložením pokuty a její výší a vydáním příkazového bloku.*”<sup>56</sup> Příkaz na místě může být vydán jen tehdy, pokud obviněný z přestupku souhlasí:

- se zjištěným stavem věci, jak jej zjistil kontrolní orgán,

<sup>55</sup> ČESKO. Zákon č. 13/1997 Sbírky, Zákon o pozemních komunikacích. In *Sbírka zákonů České republiky*. 1997, částka 3/1997, s. 41-64.

<sup>56</sup> ČESKO. Zákon č. 250/2016 Sb., o odpovědnosti za přestupky a řízení o nich. In *Sbírka zákonů České republiky*. 2016, částka 98/2016, s. 3713-3760. § 91.

- s právní kvalifikací skutku, tedy tím, jak je jednání právně posouzeno,
- s uložením pokuty a její konkrétní výší,
- s vydáním příkazového bloku.

Všechny tyto podmínky musí být splněny současně, tedy kumulativně. Pokud byt' jen jedna z nich není splněna, nelze pokutu příkazem na místě uložit. Souhlas obviněný stvrzuje svým podpisem na příkazovém bloku. Tím se stává příkaz pravomocným a zároveň vykonatelným rozhodnutím.<sup>57</sup> Podpisem se zároveň obviněný vzdává práva na podání opravného prostředku. Příkazový blok se tedy stává exekučním titulem, a jeho poučení o této skutečnosti je jeho nedílnou součástí. Možnost zpětné změny nebo zrušení rozhodnutí o uložení pokuty existuje pouze prostřednictvím přezkumného řízení podle § 101 „ZoPŘ“. Takové řízení však lze zahájit nejpozději do šesti měsíců od právní moci příkazu. Dle § 94 Správního řádu může správní orgán z moci úřední přezkoumávat pravomocná rozhodnutí tehdy, pokud má důvodné pochybnosti o jejich souladu s právními předpisy. Pokud však důvod pro zahájení přezkumného řízení shledán není, správní orgán o tom rozhodne a své rozhodnutí s odůvodněním oznámí do 30 dnů od doručení podnětu.<sup>58</sup>

V případě, že obviněný nemá možnost uhradit pokutu na místě v hotovosti nebo platební kartou, je mu vydán příkazový blok na pokutu na místě nezaplacenou. Je mu zároveň poskytnuto poučení o způsobu úhrady, lhůtě splatnosti a právních následcích případného nezaplacení. Splatnost je 15 dnů ode dne následujícího po dni, kdy byla pokuta uložena.

Příkazové bloky mají předepsané obligatorní náležitosti, které jsou stanoveny zákonem. Vydávají se ve dvou variantách. Pro pokuty na místě zaplacené a pro pokuty na místě nezaplacené. Bloky jsou vybaveny ochrannými prvky, aby se zabránilo jejich padělání a zneužití. Správné vyplnění údajů je nejen zákonným požadavkem, ale současně chrání samotného pachatele, aby nebyl za totéž jednání opakovaně sankcionován. Řádně vyplněný příkazový blok může sloužit jako důležitý důkazní

<sup>57</sup> HORZINKOVÁ, E., KUČEROVÁ, H. *Zákon o odpovědnosti za přestupky a řízení o nich*, 2. aktualizované vydání. Praha: Leges, 2019. s. 623.

<sup>58</sup> ČESKO. Zákon č. 500/2004 Sb., správní řád. In *Sbírka zákonů České republiky*. 2004, částka 174/2004, s. 9781-9844. § 94.

prostředek v případném prezkumném řízení nebo jako podklad pro správní exekuci v případě, že pokuta nebude uhrazena.<sup>59</sup>

V souladu s ustanovením § 92 odst. 2 zákona o přestupcích musí příkazový blok, který slouží jako rozhodnutí ve zkráceném řízení o přestupku, obsahovat všechny zákonem stanovené náležitosti. Konkrétně se jedná o jméno, případně více jmen, a příjmení osoby, která je obviněna z přestupku, dále její datum narození a adresu místa trvalého pobytu. V případě cizinců, kteří mají na území České republiky hlášen pobyt, se uvádí adresa tohoto hlášeného pobytu. Příkazový blok dále musí obsahovat podpis obviněného, popis skutku, kterého se měl dopustit, a to včetně konkrétního označení místa, času a způsobu jeho spáchání. Nedílnou součástí je také právní kvalifikace daného skutku, včetně uvedení formy zavinění a přesného označení právního předpisu, na jehož základě je daná povinnost uložena. Blok musí obsahovat výši uložené pokuty, označení správního orgánu, který rozhodnutí vydal, a identifikaci oprávněné úřední osoby. Tato identifikace může být uvedena buď formou jména a příjmení, funkcí, služebním číslem, nebo identifikačním číslem této osoby. Dále je nezbytné uvést podpis oprávněné úřední osoby, datum a místo, kde byl příkazový blok vydán, a rovněž poučení, že podpisem obviněného se příkazový blok stává pravomocným a vykonatelným rozhodnutím, což znamená, že nabývá právní účinnosti a lze jej vymáhat.<sup>60</sup>

---

<sup>59</sup> HORZINKOVÁ, E., KUČEROVÁ, H. *Zákon o odpovědnosti za přestupky a řízení o nich*, 2. aktualizované vydání. Praha: Leges, 2019. s. 631.

<sup>60</sup> ČESKO. Zákon č. 250/2016 Sb., o odpovědnosti za přestupky a řízení o nich. In *Sbírka zákonů České republiky*. 2016, částka 98/2016, s. 3713-3760. § 92.

**BLOK NA POKUTU NA MÍSTĚ ZAPLACENOU** Číslo bloku: **B 0000001**

1. Jméno, příjmení  2. Datum narození

3. Adresa místa trvalého pobytu

4. Totožnost ověřena

5. Popis skutku – čas, místo, způsob spáchání.....

6. Pokuta uložena za přestupek podle § ..... zák. č. .... Sb., ve znění p.p.

7. Forma zavinění: **úmysl / nedbalost** (nehodící se škrtněte)

8. Celková výše uložené pokuty  Kč, slovy  Kč

Platí jako stvrzenka o zaplacení pokuty.

**Podpisem obviněného se příkazový blok stává pravomocným a vykonatelným rozhodnutím.**

9. V  dne  20  otisk  
úředního  
razítka

10. Označení správního orgánu, jméno, příjmení a funkce oprávněné úřední osoby, nebo služební číslo anebo identifikační číslo oprávněné úřední osoby a její podpis .....

11. Souhlasím s projednáním přestupku v příkazním řízení na místě, potvrzuji, že údaje uvedené na všech částech bloku souhlasí, a potvrzuji převzetí části B bloku, dne ..... 20 ..... podpis obviněného

26 6401 MFFin 6401 - vzor C: 4

Část A bloku - Série VB / 2025

Obr. 7: Vzor bloku na pokutu na místě zaplacenou.<sup>61</sup>

**BLOK NA POKUTU NA MÍSTĚ NEZAPLACENOU** Číslo bloku: **A 0000001**

1. Jméno, příjmení  2. Datum narození

3. Adresa místa trvalého pobytu

4. Totožnost ověřena

5. Popis skutku – čas, místo, způsob spáchání.....

6. Pokuta uložena za přestupek podle § ..... zák. č. .... Sb., ve znění p.p.

7. Forma zavinění: **úmysl / nedbalost** (nehodící se škrtněte)

8. Celková výše uložené pokuty  Kč, slovy  Kč

**Podpisem obviněného se příkazový blok stává pravomocným rozhodnutím.**

9. Tímto blokem uloženou pokutu jste povinen zaplatit nejdele do 15 dnů ode dne následujícího po dni, kdy Vám byla uložena.  
Uloženou pokutu zaplatíte ve lhůtě splatnosti dle předaných pokynů nebo na místě .....  
Při placení pokuty v hotovosti předložte k nahlédnutí tento blok. Po zaplacení pokuty obdržíte na zaplacenou částku stvrzenku. Nezaplacení pokuty v uvedené lhůtě uvedeným způsobem, příkazový blok se stane vykonatelným rozhodnutím a pokuta bude vymáhána.

10. V  dne  20  otisk  
úředního  
razítka

11. Označení správního orgánu, jméno, příjmení a funkce oprávněné úřední osoby, nebo služební číslo anebo identifikační číslo oprávněné úřední osoby a její podpis .....

12. Souhlasím s projednáním přestupku v příkazním řízení na místě, potvrzuji, že údaje uvedené na všech částech bloku souhlasí, a potvrzuji převzetí části B bloku, dne ..... 20 ..... podpis obviněného

26 6401 MFFin 6400 - vzor C: 5

Část A bloku - Série RA / 2024

Obr. 8: Vzor bloku na pokutu na místě nezaplacenou.<sup>62</sup>

## 5.2 Místní šetření

U právnických osob a podnikajících fyzických osob je projednávání přestupku formou příkazu na místě spíše výjimečné. Ve většině případů dochází k postoupení věci k dalšímu šetření na právní oddělení příslušného celního úřadu. Dle ustanovení § 42b

<sup>61</sup> ČESKO. MINISTERTSTVO FINANČÍ ČESKÉ REPUBLIK. *MFČR: Vzory příkazových bloků pro celní úřady* [online]. MFČR, © 2024 Dostupné z WWW: <<http://www.mfcr.cz/cs/rozpocetova-politika/uzemni-rozpocety/prikazove-bloky/vzory-prikazovych-bloku>>.

<sup>62</sup> Tamtéž.

odst. 6 písm. d) „ZoPK” je možné ve správní řízení uložit za přestupek pokutu až 100 000 Kč.

K místnímu šetření se přistupuje zejména v případech, kdy je přestupek posouzen jako závažnější, například jedná-li se o opakované přestupkové jednání nebo dlouhodobé porušování povinností. Řidič nesouhlasí s řešením přestupku na místě a nebo vozidlo v době vzniku incidentů vůbec neřídil. A v případě, že přestupek byl objektivně neovlivnitelný ze strany řidiče, například nebyly změněné údaje v palubní jednotce přiřítelné provozovateli vozidla. V takových situacích je na místě sepsán protokol o místním šetření, který slouží jako podklad pro následné správní řízení. Postup se přitom řídí § 80 až § 84 Daňového řádu<sup>63</sup>. Protokol musí obsahovat všechny zákonem stanovené náležitosti a informace o vozidle, jeho provozovateli a řidiči. V rámci šetření jsou ověřovány osobní doklady i registrační údaje vozidla.

V protokolu o místním šetření se uvádějí zejména tyto údaje:

- čas a místo kontroly,
- identifikace řidiče a provozovatele vozidla,
- vlastník vozidla,
- registrační značka vozidla i přípojného vozidla,
- typ vozidla a jeho emisní třída,
- počet náprav v době kontroly,
- doba, po kterou přestupkové jednání trvalo,
- konkrétní ustanovení zákona, které bylo porušeno, včetně skutkové podstaty.

Kontrolovaná osoba má právo se k věci vyjádřit a její výpověď je součástí protokolu. Protokol je vždy podepsán jak úředními osobami, tak osobou kontrolovanou. Pokud kontrolovaná osoba odmítne dokument podepsat, musí být do protokolu zaznamenán důvod odmítnutí. Odepření podpisu však nezabraňuje zahájení správního řízení, protokol má tak plnou právní relevanci.

Pokud zjištěné přestupkové jednání nebylo spácháno osobou přítomnou při kontrole, je protokol vyhotoven na neznámého pachatele. Kontrolovaná osoba v takové případě figuruje pouze jako svědek a do protokolu uvede, že v inkriminovanou dobu

---

<sup>63</sup> ČESKO. Zákon č. 280/2009 Sb., daňový řád. In *Sbírka zákonů České republiky*. 2009, částka 87/2009, s. 4037-4140.

vozidlo neřídila. V případech, kdy vzniknou důvodné pochybnosti, může být osoba označena jako podezřelá. Zjištění skutečného pachatele je následně předmětem správního řízení.

K protokolu o místním šetření se připojují následující přílohy. Jedná se o poučení dle daňového řádu, kopii osvědčení o registraci vozidla a přehled incidentů z kontrolního systému (přestupky zobrazené v systému elektronického mýtného). Protokol se pořizuje ve dvou vyhotoveních, jedno je určeno pro kontrolní hlídku, druhé obdrží kontrolovaná osoba. Před podepsáním je protokol celý nahlas přečten, aby se kontrolovaná osoba mohla seznámit s jeho obsahem. Zároveň je poučena o svých právech a povinnostech podle daňového řádu.

Ještě před tím, než je protokol postoupen na právní oddělení celního úřadu, probíhá příprava důkazního materiálu pro případné správní řízení. Z datového skladu se stahuje obrazový záznam za celé období přestupkového jednání, a to od prvního zaznamenaného incidentu až po samotnou kontrolu. Následně se určuje místní příslušnost správního orgánu, který bude o přestupku rozhodovat.

### **5.2.1 Místní příslušnost**

Místní příslušnost se v případě projednávání přestupků v systému elektronického mýtného odvíjí od konkrétního přestupkového jednání. V případech, kdy provozovatel vozidla nezajistí úhradu mýtného, se místní příslušnost určuje podle posledního úseku zpoplatněné komunikace, za který nebylo mýtné uhrazeno. Jde tedy o poslední lokalitu, kde došlo k naplnění skutkové podstaty přestupku.

Naopak pokud se přestupek týká nezaregistrování vozidla do systému elektronického mýtného, nebo byly při registraci zadány nesprávné či neúplné údaje, pak se místní příslušnost stanoví podle sídla provozovatele vozidla. V tomto případě se přihlíží k adrese, pod kterou je provozovatel veden v evidenci. U zahraničních provozovatelů, kteří mají sídlo mimo území České republiky, se místní příslušnost vždy vztahuje k celnímu úřadu, který v tomto případě daný přestupek zjistil. Stejný princip platí i v případě přestupků spáchaných samotným řidičem vozidla.

Pokud se jedná o přestupky uvedené v § 42a odst. 3 „ZoPK”<sup>64</sup> (přestupky řidiče v systému elektronického mýtného), je pro jejich projednání místně příslušný celní úřad, který přestupek zjistil jako první. Tato příslušnost se uplatní i v situacích, kdy řidič vozidla nesouhlasí s uložením pokuty příkazem na místě nebo vozidlo v době vzniku incidentů neřídil, a tedy za přestupek není objektivně odpovědný.

Určení správné místní příslušnosti je důležité pro zahájení i samotné vedení správního řízení, neboť nesprávná příslušnost by mohla vést k procesním pochybením nebo prodloužení celého řízení.

### 5.2.2 Kauce

Jedním z nástrojů, které má Celní správa k dispozici při kontrole zpoplatněných komunikací, je institut kauce, tedy finanční záruky. Tento mechanismus nachází své uplatnění zejména v situacích, kdy kontrolovaná osoba, ve většině případů se jedná o zahraničního provozovatele vozidla využívajícího elektronický mýtný systém, se dopustí závažnějšího přestupku a mimo to vykazuje známky možného vyhýbání se přestupkovému řízení, nebo hrozí nečinnost v dalším řízení. „ZoPK” v § 43a v odstavci 1 písmena a) a b)<sup>65</sup> uvádí konkrétní případy, kdy je celník oprávněn požadovat složení kauce. Tato částka se může pohybovat v rozmezí od 5 000 Kč do 50 000 Kč a je vybírána přímo od řidiče vozidla, u něhož vzniklo důvodné podezření, že se dopustil přestupku dle § 42a odst. 3. Podmínkou pro výběr kauce je zároveň předpoklad, že by se dotýčný mohl řízení vyhýbat nebo že by vymáhání případně uložené sankce bylo spojeno s neúměrnými výdaji, či by dokonce nebylo reálně vymahatelné.

V obdobném duchu zákon stanovuje možnost vybrat kauci také od provozovatele vozidla. V tomto případě se jedná o podezření ze spáchání přestupku § 42b odst. 2 písm. a) až e) „ZoPK”. I zde platí, že musí být důvodně předpokládáno, že se provozovatel bude vyhýbat správnímu řízení nebo že by vymáhání pokuty bylo spojeno s neúměrnými náklady či zcela nemožné.<sup>66</sup>

Kromě zákona o pozemních komunikacích mohou celníci využít institut kauce i na základě § 35c zákona č. 111/1994 Sb., o silniční dopravě, ve znění pozdějších

---

<sup>64</sup> ČESKO. Zákon č. 13/1997 Sbírky, Zákon o pozemních komunikacích. In *Sbírka zákonů České republiky*. 1997, částka 3/1997.

<sup>65</sup> ČESKO. Zákon č. 13/1997 Sbírky, Zákon o pozemních komunikacích. In *Sbírka zákonů České republiky*. 1997, částka 3/1997, § 43a, odst. 1.

<sup>66</sup> ČESKO. Zákon č. 13/1997 Sbírky, Zákon o pozemních komunikacích. In *Sbírka zákonů České republiky*. 1997, částka 3/1997, § 43a, odst. 1.

předpisů, kde je uvedeno, že orgány při provádění kontroly a státního dozoru jsou „oprávněny vybírat kauci v rozmezí od 5 000 Kč do 100 000 Kč od dopravce nebo fyzické osoby, který je podezřelý ze spáchání přestupku podle tohoto zákona, a je-li důvodné podezření, že se budou vyhýbat řízení o přestupku nebo že by případné vymáhání uložené pokuty bylo spojeno s nepřiměřenými náklady, popřípadě nebylo vůbec možné.“<sup>67</sup>

V okamžiku složení kauce je řidiči vystaveno potvrzení, které obsahuje důležité identifikační údaje. Jméno a příjmení řidiče, informace o provozovateli vozidla, důvod uložení kauce, přesnou výši částky, dále pak označení příslušného úřadu, který bude vést řízení, datum a podpisy obou stran, tedy řidiče i úředních osob, které kauci přijaly.

Zákon rovněž stanoví situace, kdy se vybraná kauce vrací v plné výši. Takovým případem je např. odložení věci či zastavení řízení. Ve standardních případech, kdy dojde k uznání spáchání přestupku, je kauce využita k úhradě uložené pokuty a nákladů řízení. Tento způsob vypořádání kauce musí být výslovně uveden v rozhodnutí. Pokud je výše složené kauce vyšší než celková částka pokuty a nákladů, zbývající část je vrácena do pěti pracovních dnů od nabytí právní moci rozhodnutí.<sup>68</sup>

Velmi úzce s institutem kauce souvisí také oprávnění celníka zabránit v další jízdě, které je upraveno v § 43c „ZoPK“ i v § 35d zákona o silniční dopravě. K tomuto kroku dochází v situaci, kdy řidič nesplní výzvu k úhradě požadované kauce. V takovém případě je vozidlo odstaveno na vhodném místě z hlediska bezpečnosti a plynulosti silničního provozu a příslušník má možnost použít technický prostředek znemožňující další jízdu a odejme řidiči doklady od vozidla a nákladu. Je však třeba zdůraznit, že použití technického prostředku k zabránění v jízdě není možné, pokud se ve vozidle přepravují živá zvířata, nebo pokud by takové odstavení vozidla znamenalo vznik překážky v provozu.

Náklady spojené s odstavením vozidla i samotným zásahem celníků jdou k tíži řidiče nebo provozovatele vozidla. Zároveň je odpovědností těchto osob zajistit ochranu odstaveného vozidla, nákladu a případných přepravovaných osob. Celník v těchto

---

<sup>67</sup> ČESKO. Zákon 111/1994 Sb., o silniční dopravě. In *Sbírka zákonů České republiky*. 1994, částka 37/1994, s. 1153-1185, § 35c.

<sup>68</sup> KOČÍ, R. *Zákon o pozemních komunikacích. 7. aktualizované vydání s komentářem, prováděcí vyhláškou a vzory správních rozhodnutí*. Praha: Leges, 2021. s. 297.

případech vydává potvrzení o zabránění v jízdě, kde uvede mimo jiné i podmínky, za kterých dojde k uvolnění vozidla, zpravidla po zaplacení požadované kauce.<sup>69</sup>

V praxi bývá institut zabránění v jízdě v některých případech napadán jako nezákonný zásah ze strany správního orgánu, což se odráží i v judikatuře. Proto je nezbytné, aby bylo vždy postupováno v souladu se zákonem a aby byl každý případ řádně zdokumentován a odůvodněn. Jen tak lze předejít právním sporům a ochránit jak oprávněné zájmy veřejné správy, tak i kontrolovaných osob.<sup>70</sup>

### 5.2.3 Správní řízení

Aby mohl příslušný správní orgán v řízení o přestupku rozhodnout zákonně, nestranně a spravedlivě, musí být nezbytně naplněn základní požadavek správního procesu, tedy důkladné a úplné zjištění skutkového stavu věci. Tento postup je v souladu s jedním ze základních principů správního práva, a to se zásadou materiální pravdy, jak ji vymezuje § 3 zákona č. 500/2004 Sb., Správního řádu. Cílem tohoto ustanovení je zajistit, aby rozhodnutí správního orgánů bylo postaveno na pevných a nepochybných faktech, a nikoli na domněnkách či neúplných údajích. V souladu s tímto principem je správní orgán povinen aktivně vyhledávat a posuzovat veškeré skutečnosti důležité pro rozhodnutí. Správní orgán je současně povinen zjistit všechny okolnosti důležité pro ochranu veřejného zájmu.<sup>71</sup> V rámci řízení o přestupku ve věci porušení povinností systému elektronického mýtného je celý spisový materiál, který obvykle obsahuje protokol o místním šetření, kopii osvědčení o registraci vozidla, podepsané poučení dle daňového řádu, uzavřené incidenty a obrazovou dokumentaci z datového skladu, postoupen právnímu oddělení celního úřadu prostřednictvím spisové služby. Právní oddělení pak pokračuje ve zpracování případu, včetně důkladné analýzy důkazního materiálu, zejména srovnání fotografií z mýtných bran s daty z palubní OBU jednotky. Na správní orgánu spočívá odpovědnost za opatření všech důkazů nezbytných pro rozhodnutí. Cílem řízení je ověřit, zda došlo ke spáchání přestupku, kdo jej případně spáchal, za jakých okolností a s jakými právními důsledky. Důležitým aspektem je také stanovení odpovídající sankce.<sup>72</sup>

---

<sup>69</sup> ČESKO. Zákon č. 13/1997 Sbírky, Zákon o pozemních komunikacích. In *Sbírka zákonů České republiky*. 1997, částka 3/1997, § 43c.

<sup>70</sup> rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 19. 7. 2019, čj. 4 As 143/2019-45.

<sup>71</sup> FIALA, Z., FRUMAROVÁ, K., HORZINKOVÁ, E., ŠKUREK, M. et al. *Správní právo trestní, 2. aktualizované vydání*. Praha: Leges, 2021, s. 173.

<sup>72</sup> HORZINKOVÁ, E., ČERNÝ, J., KUČEROVÁ, H. *Přestupkové řízení: příručka pro praxi přestupkových orgánů obcí, krajských úřadů a dalších správních orgánů*. Praha: Linde, 2011. s. 28.

V případech, kdy není znám konkrétní pachatel přestupku, tedy řidič vozidla a existuje pouze údaj o provozovateli, správní orgán využívá nástroj tzv. výzvy před zahájením řízení. Tato výzva je odeslána provozovateli vozidla za účelem zjištění relevantních skutečností, které mohou ovlivnit rozhodnutí o případném zahájení řízení. Je aplikován institut vysvětlení, jak jej definuje § 137 Správního řádu. Tento postup se používá v rámci předběžného šetření, které předchází samotnému zahájení řízení. Vysvětlení lze požadovat pouze v případech, kdy skutečnosti rozhodné pro řízení nelze zjistit jiným způsobem. Smyslem tohoto institutu je získání předpokládaného rozsahu podkladů, které mohou přispět k rozhodnutí. Zároveň platí, že využití tohoto postupu je vázáno na úvahu správního orgánu a není automatické. Vysvětlení lze požadovat jen tehdy, nelze-li rozhodné skutečnosti zjistit jiným úředním postupem.

*“Institut vysvětlení, resp. podání vysvětlení se vztahuje k postupu před zahájením správního řízení a svým účelem navazuje na přijímání podnětů k zahájení řízení z moci úřední. Jeho využití je na úvaze správního orgánu, jemuž přísluší posoudit daný podnět k zahájení řízení, a dále případně řízení zahájit, vést a vydat v něm rozhodnutí ve věci. Vysvětlení má tak přispět k objasnění skutečností rozhodných pro to, zda dané řízení zahájit.”<sup>73</sup>*

Každý, kdo je k podání vysvětlení vyzván, je povinen výzvě vyhovět, není-li dána zákonná výjimka. V případě bezdůvodného odepření může být uložena pořádková pokuta a to podle § 62 Správního řádu. Tento nástroj umožňuje uložit pokutu až do výše 50 000 Kč osobě, která závažně ztěžuje nebo maří průběh řízení. Pokuta může být navíc uložena opakovaně. Zvláštní sazba do 5 000 Kč je stanovena pro případ uložení pořádkové pokuty za bezdůvodné odepření podání vysvětlení.<sup>74</sup> Současně má však dotazovaný právo podání vysvětlení odmítnout, pokud by jím mohl vystavit sebe nebo blízkou osobu riziku trestního stíhání nebo postihu za přestupek, což správní řád respektuje jako zákonný důvod odepření.

Jakmile má správní orgán k dispozici všechny relevantní důkazní prostředky, přichází na řadu jejich vyhodnocení. Zde je aplikována zásada volného hodnocení důkazů, která umožňuje správnímu orgánu posoudit každý důkaz z hlediska věrohodnosti, relevance a v souvislosti s ostatními skutečnostmi. Na základě tohoto posouzení

---

<sup>73</sup> PRŮCHA, P. *Správní řád s poznámkami a judikaturou. 4 aktualizované a doplněné vydání.* Praha: Leges, 2019, s. 406.

<sup>74</sup> HORZINKOVÁ, E., NOVOTNÝ, V. *Správní právo procesní. 5. aktualizované a doplněné vydání.* Praha: Leges, 2015, s. 174.

rozhodne, zda je na místě zahájit řízení, či zda nejsou splněny podmínky pro vedení řízení a věc bude odložena. Důvody, pro které může být věc bez zahájení odložena, stanoví § 76 „ZoPŘ“. V takovém případě se správní řízení vůbec nezahajuje a rozhodnutí o odložení věci se činí ve formě usnesení které se pouze uloží do spisu a není doručováno účastníkům řízení. Tento postup šetří čas i náklady veřejné správy a odpovídá zásadě hospodárnosti, která je dalším důležitým pilířem správního práva.

#### 5.2.4 Příkazní řízení

V rámci přestupkového řízení je příkazní řízení často využívaným nástrojem, který správním orgánům umožňuje rozhodnout o uložení povinnosti i bez nutnosti provádět rozsáhlé dokazování. Tento způsob řízení, upravený v § 150 Správního řádu<sup>75</sup> je typickým příkladem zkráceného řízení, v němž lze rozhodnout pouze na základě údajů obsažených ve správním spisu. V praxi Celní správy se tento postup uplatňuje zejména tehdy, pokud jsou skutkové okolnosti zcela jasné a není potřeba provádět další dokazování. Příkazní řízení se využívá především v tzv. povinnostním řízení, tedy v situacích, kdy se rozhoduje o uložení konkrétní povinnosti. Aby však bylo možné příkaz vydat, musí být naplněna podmínka řádně zjištěného skutkového stavu věci. Vydání příkazu může představovat i první procesní úkon v řízení. Typicky na základě zjištění dosažených v kontrolním protokolu, který je sestaven v souladu s kontrolním řádem nebo jiným zvláštním právním předpisem. Správní řád výslovně uvádí, že právě protokol o kontrole nebo o místním šetření, může být v takovém případě jediným podkladem pro vydání příkazu, pokud splňuje zákonem stanovené náležitosti.<sup>76</sup>

Pokud je příkaz skutečně prvním úkonem v řízení, musí vždy obsahovat odůvodnění, kde je uvedeno zjištěné přestupkové jednání a jeho právní kvalifikace. V takovém případě ale nelze v příkaze uložit náhradu nákladů řízení. Po nabytí právní moci se příkaz stává vykonatelným rozhodnutím a může sloužit i jako tzv. exekuční titul, tedy právní podklad pro případné vymáhání uložené sankce. Součástí každého příkazu musí být rovněž poučení o možnostech opravných prostředků.

Specifickým opravným prostředkem v příkazním řízení je odpor, který může podat osoba, jíž byla příkazem uložena povinnost. Podle § 150 odstavce 3 Správního řádu

<sup>75</sup> ČESKO. Zákon č. 500/2004 Sb., správní řád. In *Sbírka zákonů České republiky*. 2004, částka 174/2004, s. 9781-9844, § 150.

<sup>76</sup> PRŮCHA, P. *Správní řád s poznámkami a judikaturou. 4 aktualizované a doplněné vydání*. Praha: Leges, 2019, s. 446.

je lhůta pro podání odporu osm dnů ode dne oznámení příkazu. Odpor se podává u správního orgánu, který příkaz vydal. Podáním odporu dochází „ex lege” k automatickému zrušení příkazu a správní řízení poté pokračuje standardním způsobem. Lhůty pro vydání nového rozhodnutí začínají běžet znovu ode dne podání odporu. Zákon o odpovědnosti za přestupky současně obsahuje důležitou garanci pro obviněného. Pokud byl podán odpor, nelze v navazujícím řízení uložit jiný druh nebo vyšší výměru správního trestu, s výjimkou případu, kdy dojde k uložení napomenutí.<sup>77</sup> Tato ochrana slouží k zajištění principu právní jistoty a zabraňuje případnému zneužívání represivních nástrojů. V případě, že je odpor podán opožděně nebo není přípustný, správní orgán o této skutečnosti vyrozumí podatele, a příkaz zůstává v platnosti.<sup>78</sup> Pokud je odpor podán řádně a včas, řízení pokračuje standardním způsobem, a správní orgán může přistoupit i k dalším procesním úkonům, včetně nařízení ústního jednání.

Ústní jednání není obligatorní součástí řízení, jeho konání závisí za rozhodnutí správního orgánu. Nicméně obviněný má právo takové jednání navrhnout, pokud se domnívá, že je to nezbytné pro uplatnění jeho práv. Toto právo vychází nejen ze správního řádu, ale je zakotveno i v Listině základní práv a svobod<sup>79</sup> a Úmluvě o ochraně lidských práv a základních svobod<sup>80</sup>. V případě podaného návrhu správní orgán posoudí jeho důvodnost, zejména s ohledem na právo obviněného vyjádřit se ke skutečnostem, které mu jsou kladeny za vinu, a k prováděným důkazům. Pokud včas dospěje k závěru, že ústní jednání není pro objasnění věci nezbytné, návrh usnesením zamítne. O tomto usnesení je vyrozuměn pouze obviněný.<sup>81</sup>

### 5.2.5 Rozhodnutí o přestupku

Rozhodnutí o přestupku představuje završení celého přestupkového řízení, kdy příslušný správní orgán, z hlediska věcné, místní i funkční příslušnosti, posuzuje shromážděné podklady, provedené důkazy a případná ústní jednání, aby mohl rozhodnout o vině obviněného a o sankci, která bude za spáchaný přestupek uložena. Právě

<sup>77</sup> FIALA, Z., FRUMAROVÁ, K., HORZINKOVÁ, E., ŠKUREK, M. et al. *Správní právo trestní, 2. aktualizované vydání*. Praha: Leges, 2021, s. 206.

<sup>78</sup> ČESKO. Zákon č. 500/2004 Sb., správní řád. In *Sbírka zákonů České republiky*. 2004, částka 174/2004, s. 9781-9844, § 150, odst. 3.

<sup>79</sup> ČESKO. Usnesení předsednictva České národní rady č. 2/1993 Sb. o vyhlášení listiny základních práv a svobod. In *Sbírka zákonů České republiky*. 1993, částka 1/1993, s. 17-24.

<sup>80</sup> ČESKO. Sdělení Federálního ministerstva zahraničních věcí č. 209/1992 sb. o sjednání Úmluvy o ochraně lidských práv a základních svobod a Protokolů na tuto Úmluvu navazujících. In *Sbírka zákonů České republiky*. 1992, částka 41/1992, s. 1073-1088.

<sup>81</sup> FIALA, Z., FRUMAROVÁ, K., HORZINKOVÁ, E., ŠKUREK, M. et al. *Správní právo trestní, 2. aktualizované vydání*. Praha: Leges, 2021, s. 172.

prostřednictvím rozhodnutí dochází k formálnímu vyjádření odpovědnosti za protiprávní jednání a k uplatnění represivní složky veřejné správy ve formě správního trestu. Podle právního řádu České republiky je deklarování viny obviněného a následné uložení správního trestu možné pouze na základě vydaného rozhodnutí. Rozhodnutí o přestupku musí splňovat určité základní požadavky, které lze rozdělit do čtyř hlavních skupin. Kompetenční, obsahové, formální a procesní náležitosti.

Kompetenční náležitosti určují, že rozhodnutí může vydat pouze orgán, který je věcně, místně i funkčně oprávněn ve věci rozhodnout. Obsahové náležitosti se vztahují zejména na tři klíčové části rozhodnutí. Výrok, odůvodnění a poučení o opravných prostředcích. Formální náležitosti znamenají, že rozhodnutí musí mít písemnou podobu a být řádně vyhotoveno podle pravidel správního řádu. Procesní náležitosti pak představují právní rámec, podle něhož se rozhodnutí vydává, a který musí být v souladu s platnými právními předpisy, především se zákonem o odpovědnosti za přestupky a správním řádem.<sup>82</sup>

Podrobnou úpravu náležitostí výrokové části rozhodnutí o přestupku lze nalézt v § 93 „ZoPŘ“. Pokud je obviněný uznán vinným, musí výroková část mimo obecné náležitosti obsahovat:

- a) popis skutku, včetně označení místa, času a způsobu jeho spáchání; uvede se výčet zpoplatněných komunikací s časem průjezdu vozidla a označení přestupku,
- b) právní kvalifikace; tedy přesné právní označení přestupku dle ZoPK,
- c) vyslovení viny,
- e) druh a výměra správního trestu,
- i) výrok o náhradě nákladů řízení.<sup>83</sup>

V systému elektronického mýtného může být za přestupek uložena pokuta až do výše 100 000 Kč, a to jak řidiči, tak provozovateli vozidla. Přestože právní úprava umožňuje správnímu orgánu uložit pokutu až do této maximální výše, v praxi je nutné, aby každá uložená sankce byla srozumitelně a věcně odůvodněna. Uplatnění tzv. diskreční pravomoci (správního uvážení) správního orgánu musí být vždy opřeno o konkrétní okolnosti případu a být v souladu se zásadou přiměřenosti. Správní uvážení

---

<sup>82</sup> FIALA, Z., FRUMAROVÁ, K., HORZINKOVÁ, E., ŠKUREK, M. et al. *Správní právo trestní, 2. aktualizované vydání*. Praha: Leges, 2021, s. 184.

<sup>83</sup> ČESKO. Zákon č. 250/2016 Sb., o odpovědnosti za přestupky a řízení o nich. In *Sbírka zákonů České republiky*. 2016, částka 98/2016, s. 3713-3760, § 93.

umožňuje orgánu zvolit mezi několika právně možnými řešeními to, které nejlépe odpovídá povaze daného přestupku a individualitě pachatele. Při rozhodování se zohledňuje nejen závažnost samotného protiprávního jednání, ale také například to, zda se jedná o první pochybení, nebo opakované jednání, zda pachatel projevil součinnost při řízení, anebo zda měl naopak snahu řízení zdržovat či mařit.

Je důležité zdůraznit, že správní uvážení není projevem libovůle. Musí být vždy podloženo logickým a právně podloženým odůvodněním, přičemž konečné rozhodnutí musí obstát i z hlediska přezkoumatelnosti soudem. Tím se zajišťuje, že rozhodnutí není jen formalitou, ale skutečným nástrojem k zajištění spravedlnosti v rámci správního trestání.

*„V rozhodnutí o uložení správní sankce musí být zohledněna všechna kritéria, jejichž aplikaci zákon s výší sankce spojuje, přičemž nepostačuje toliko prosté vyjmenování těchto zákonných kritérií, aniž by odůvodnění obsahovalo alespoň stručné zdůvodnění, proč a jak tato kritéria dopadají na individuální případ obviněného. Uložená sankce se musí vázat toliko na posouzení protiprávního jednání, za které je obviněný trestán, a okolnosti jeho spáchání.“<sup>84</sup>*

---

<sup>84</sup> Rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 16. 5. 2019, čj. 9 As 56/2019-28.

## 6 Průzkumné šetření – empirická část

K průzkumnému šetření byly vybrány čtyři roky, tj. rok 2020, 2021, 2022 a rok 2023. Tyto roky byly vybrány záměrně. Jedná se o období začátku nového systému elektronického mýtného v České republice. K šetření byl užit kvantitativní komparativní průzkumný monitoring páchaných přestupků v souvislosti s kontrolou zpoplatněných komunikací ve vzájemné celorepublikové i regionální korelaci.

### 6.1 2020

| Dislokace            | leden     |            | únor       |            | březen    |            | duben     |            | květen     |            | červen     |              |
|----------------------|-----------|------------|------------|------------|-----------|------------|-----------|------------|------------|------------|------------|--------------|
|                      | MŠ        | BŘ         | MŠ         | BŘ         | MŠ        | BŘ         | MŠ        | BŘ         | MŠ         | BŘ         | MŠ         | BŘ           |
| Jihočeský kraj       | 12        | 56         | 38         | 88         | 31        | 56         | 10        | 24         | 41         | 93         | 38         | 121          |
| Jihomoravský kraj    | 3         | 280        | 2          | 310        | 2         | 170        | 6         | 74         | 11         | 251        | 14         | 388          |
| Karlovarský kraj     |           | 32         | 14         | 37         | 6         | 23         |           | 3          | 8          | 53         | 6          | 47           |
| Kraj Vysočina        | 3         | 86         | 3          | 59         | 3         | 56         | 3         | 43         | 12         | 135        | 2          | 89           |
| Královehradecký kraj |           | 27         | 1          | 57         | 2         | 28         |           |            |            | 42         | 1          | 80           |
| Liberecký kraj       |           | 19         |            | 53         |           | 49         |           |            | 1          | 74         | 1          | 95           |
| Moravskoslezský kraj |           | 79         | 5          | 90         | 3         | 49         |           |            | 2          | 63         | 3          | 103          |
| Olomoucký kraj       | 8         | 53         | 15         | 82         | 9         | 51         | 2         | 39         | 14         | 112        | 24         | 98           |
| Plzeňský kraj        | 2         | 88         | 7          | 121        | 1         | 45         | 3         | 14         | 6          | 67         | 2          | 75           |
| Středočeský kraj     | 22        | 38         | 17         | 38         | 9         | 22         | 3         | 6          | 33         | 44         | 24         | 33           |
| Ústecký kraj         | 5         | 48         | 1          | 30         | 3         | 35         |           | 1          |            | 9          |            | 55           |
| <b>Celkem</b>        | <b>55</b> | <b>806</b> | <b>103</b> | <b>965</b> | <b>69</b> | <b>584</b> | <b>27</b> | <b>204</b> | <b>128</b> | <b>943</b> | <b>115</b> | <b>1 184</b> |

Tab. 1: 1. pololetí roku 2020; MŠ – místní šetření, BŘ – blokové řízení.<sup>85</sup>

| Dislokace            | červenec   |            | srpen      |              | září       |              | říjen      |              | listopad |            | prosinec   |              |
|----------------------|------------|------------|------------|--------------|------------|--------------|------------|--------------|----------|------------|------------|--------------|
|                      | MŠ         | BŘ         | MŠ         | BŘ           | MŠ         | BŘ           | MŠ         | BŘ           | MŠ       | BŘ         | MŠ         | BŘ           |
| Jihočeský kraj       | 43         | 97         | 47         | 102          | 88         | 122          | 78         | 130          |          | 53         | 79         | 152          |
| Jihomoravský kraj    | 13         | 290        | 11         | 285          | 16         | 330          | 9          | 314          |          | 48         | 6          | 305          |
| Karlovarský kraj     | 12         | 41         | 15         | 45           | 11         | 52           | 10         | 35           |          |            | 9          | 40           |
| Kraj Vysočina        | 3          | 43         | 6          | 66           | 6          | 83           | 3          | 63           |          | 110        | 3          | 57           |
| Královehradecký kraj | 2          | 67         | 2          | 99           | 4          | 87           | 4          | 88           |          | 43         |            | 60           |
| Liberecký kraj       | 1          | 58         | 4          | 100          | 2          | 57           |            | 77           |          | 18         | 1          | 51           |
| Moravskoslezský kraj | 1          | 117        | 4          | 122          | 5          | 156          | 12         | 182          |          | 6          | 5          | 124          |
| Olomoucký kraj       | 27         | 81         | 23         | 78           | 28         | 97           | 24         | 89           |          | 17         | 25         | 108          |
| Plzeňský kraj        | 3          | 75         |            | 73           | 8          | 68           | 9          | 64           |          | 4          | 3          | 130          |
| Středočeský kraj     | 22         | 23         | 33         | 54           | 38         | 74           | 42         | 78           | 1        | 97         | 38         | 76           |
| Ústecký kraj         | 2          | 48         | 1          | 32           | 4          | 58           | 2          | 58           |          | 53         |            | 63           |
| <b>Celkem</b>        | <b>129</b> | <b>940</b> | <b>146</b> | <b>1 056</b> | <b>210</b> | <b>1 184</b> | <b>193</b> | <b>1 178</b> | <b>1</b> | <b>449</b> | <b>169</b> | <b>1 166</b> |

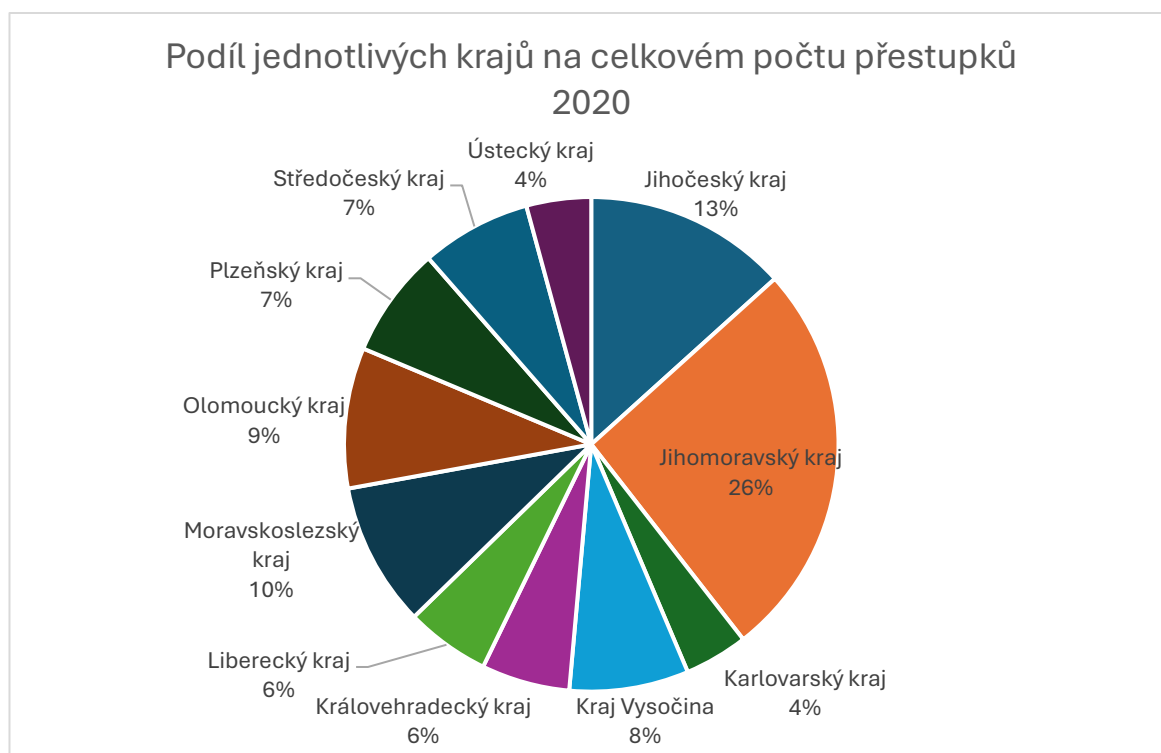
Tab. 2: 2. pololetí roku 2020; MŠ – místní šetření, BŘ – blokové řízení.<sup>86</sup>

<sup>85</sup> CELNÍ SPRÁVA ČESKÉ REPUBLIKY. *Kontrolní činnost systému elektronického mýtného a systému časového zpoplatnění*. In: Celní správa České republiky[on\me]. 2020-2023.

<sup>86</sup> Tamtéž.

Nový mýtný systém byl spuštěn již v prosinci roku 2019. Bylo to období pro řidiče a provozovatele přizpůsobit se novému systému. Rok 2020 byl prvním rokem, kdy byl nový mýtný systém už spuštěn i pro kontrolní činnost. Období března a dubna roku 2020 bylo ovlivněno pandemií COVID-19, kontrolní činnost byla omezena. Byl omezen i počet služeb. Od června už počet zjištěných přestupků rostl. Od ledna roku 2020 se nově zpoplatnila i řada silnic I. tříd. Například se jedná o I/20 (Plzeň-České Budějovice), I/3 (Benešov-Tábor), I/35 (Hradec Králové-Olomouc) a I/43 (Svitavy-Brno). Celkem bylo nově zpoplatněno 37 úseků silnic I. tříd.<sup>87</sup>

Celkem bylo zjištěno 12 004 přestupků, z toho 1 345 bylo postoupeno právnímu oddělení k dalšímu šetření. Jihočeský kraj se podílel 13 % s počtem 1 599 přestupků, na celkovém počtu zjištěných porušení, což byl v celorepublikové korelaci druhý nejvyšší počet řešených porušení. Nejvyšší počet porušení byl zjištěn Jihomoravským krajem a to 3 138 přestupků.



Graf č. 1 Podíl krajů na celkovém počtu přestupků 2020.

<sup>87</sup> ŘEDITELSTVÍ SILNIC A DÁLNIC s. p., ŘSD: Tiskové zprávy [online]. ŘSD, © 2019

## 6.2 2021

| Dislokace            | leden      |              | únor       |              | březen     |              | duben      |              | květen     |              | červen     |              |
|----------------------|------------|--------------|------------|--------------|------------|--------------|------------|--------------|------------|--------------|------------|--------------|
|                      | MŠ         | BŘ           | MŠ         | BŘ           | MŠ         | BŘ           | MŠ         | BŘ           | MŠ         | BŘ           | MŠ         | BŘ           |
| Jihočeský kraj       | 69         | 174          | 45         | 183          | 52         | 197          | 31         | 175          | 30         | 189          | 26         | 173          |
| Jihomoravský kraj    | 1          | 535          | 2          | 424          | 1          | 222          | 16         | 371          | 9          | 586          |            | 503          |
| Karlovarský kraj     | 25         | 53           | 20         | 50           | 32         | 40           | 17         | 61           | 21         | 66           | 16         | 55           |
| Královehradecký kraj |            | 129          | 1          | 123          | 2          | 131          |            | 164          | 3          | 163          | 2          | 143          |
| Liberecký kraj       |            | 89           | 1          | 48           | 5          | 87           | 5          | 96           | 3          | 84           | 4          | 63           |
| Moravskoslezský kraj | 14         | 203          | 9          | 220          | 4          | 133          | 13         | 192          | 10         | 248          | 13         | 269          |
| Olomoucký kraj       | 25         | 146          | 13         | 121          | 1          | 89           | 7          | 139          | 13         | 138          | 14         | 143          |
| Plzeňský kraj        | 2          | 168          | 3          | 190          |            | 114          | 6          | 207          | 9          | 175          | 6          | 228          |
| Středočeský kraj     | 39         | 157          | 16         | 92           | 6          | 112          | 29         | 152          | 21         | 170          | 14         | 88           |
| Ústecký kraj         | 4          | 105          | 1          | 79           |            | 44           | 1          | 74           | 1          | 103          | 5          | 99           |
| Kraj Vysočina        | 2          | 112          | 1          | 75           |            | 98           | 7          | 199          | 5          | 123          | 5          | 74           |
| <b>Celkem</b>        | <b>181</b> | <b>1 871</b> | <b>112</b> | <b>1 605</b> | <b>103</b> | <b>1 267</b> | <b>132</b> | <b>1 830</b> | <b>125</b> | <b>2 045</b> | <b>105</b> | <b>1 838</b> |

Tab. 3: 1. pololetí roku 2021; MŠ – místní šetření, BŘ – blokované řízení.<sup>88</sup>

| Dislokace            | červenec |            | srpen    |            | září       |              | říjen     |              | listopad   |              | prosinec  |              |
|----------------------|----------|------------|----------|------------|------------|--------------|-----------|--------------|------------|--------------|-----------|--------------|
|                      | MŠ       | BŘ         | MŠ       | BŘ         | MŠ         | BŘ           | MŠ        | BŘ           | MŠ         | BŘ           | MŠ        | BŘ           |
| Jihočeský kraj       | 1        | 198        |          | 134        | 30         | 197          | 8         | 139          | 16         | 138          | 21        | 98           |
| Jihomoravský kraj    |          | 46         | 1        | 74         | 10         | 406          | 8         | 496          | 18         | 468          | 6         | 287          |
| Karlovarský kraj     |          |            |          |            | 16         | 45           | 14        | 33           | 15         | 36           | 8         | 39           |
| Královehradecký kraj |          | 7          |          | 32         |            | 116          |           | 104          | 1          | 117          |           | 101          |
| Liberecký kraj       |          | 2          |          |            |            | 58           | 1         | 90           | 3          | 92           | 4         | 67           |
| Moravskoslezský kraj |          | 41         |          | 59         | 10         | 230          | 7         | 242          | 8          | 235          | 4         | 171          |
| Olomoucký kraj       | 1        | 72         |          | 107        | 15         | 116          | 7         | 138          | 23         | 144          | 17        | 89           |
| Pardubický kraj      |          | 8          |          | 18         | 1          | 35           | 1         | 53           | 6          | 36           | 2         | 36           |
| Plzeňský kraj        |          | 18         |          | 37         | 7          | 238          | 17        | 232          | 20         | 273          | 3         | 207          |
| Středočeský kraj     |          | 65         |          | 62         | 26         | 102          | 24        | 124          | 25         | 91           | 17        | 100          |
| Ústecký kraj         |          | 22         |          | 36         |            | 56           | 1         | 71           | 3          | 71           | 3         | 25           |
| Kraj Vysočina        |          | 27         |          | 38         | 9          | 97           | 6         | 75           | 4          | 80           |           | 85           |
| <b>Celkem</b>        | <b>2</b> | <b>506</b> | <b>1</b> | <b>597</b> | <b>124</b> | <b>1 696</b> | <b>94</b> | <b>1 797</b> | <b>142</b> | <b>1 781</b> | <b>85</b> | <b>1 305</b> |

Tab. 4: 2. pololetí roku 2021; MŠ – místní šetření, BŘ – blokované řízení.<sup>89</sup>

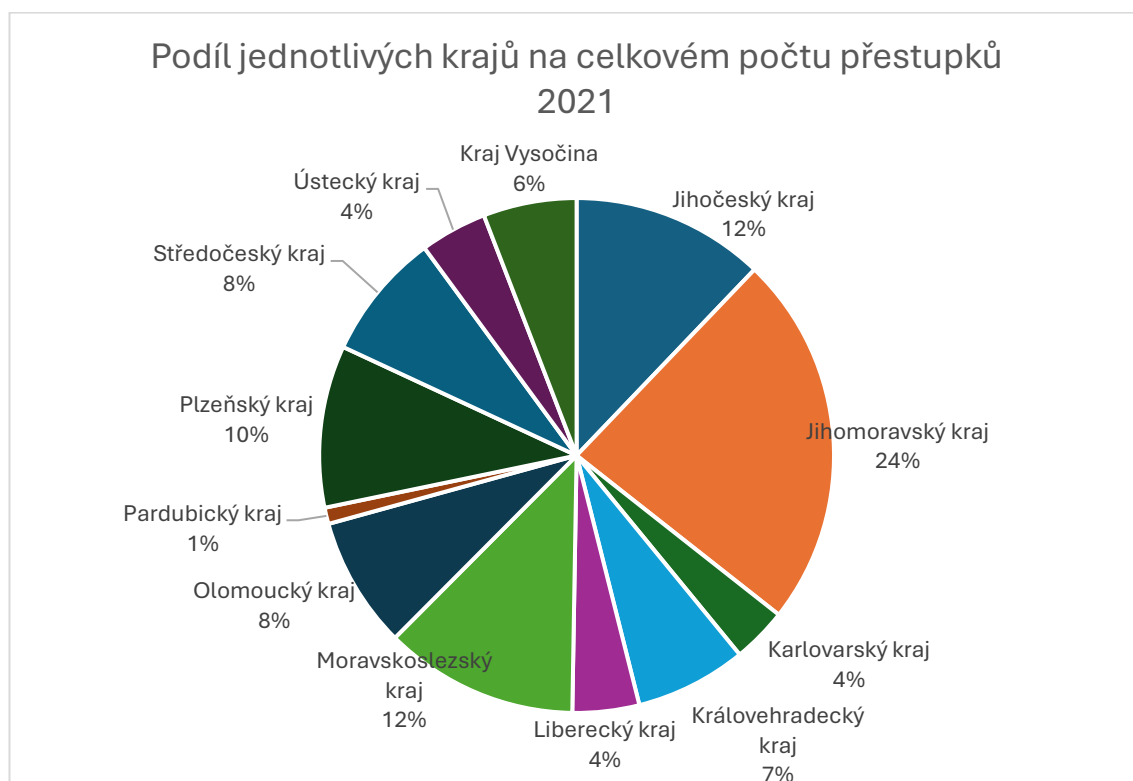
V roce 2021 již byla kontrolní činnost vykonávána bez jakýchkoliv omezení. S plánovaným rozšířením zpoplatnění na další silnice I. tříd bylo v tomto roce otevřeno oddělení kontroly zpoplatněných komunikací i v Pardubickém kraji. Ze začátku roku jezdili kolegové z Pardubického kraje po dalších krajích, aby se zaškolili v systému elektronického mýtného a nasbíraly potřebné znalosti k výkonu kontrolní činnosti. Nárůst

<sup>88</sup> CELNÍ SPRÁVA ČESKÉ REPUBLIKY. CSČR: *Kontrolní činnost systému elektronického mýtného a systému časového zpoplatnění*. In: Celní správa České republiky[on\me]. 2020-2023.

<sup>89</sup> CELNÍ SPRÁVA ČESKÉ REPUBLIKY. CSČR: *Kontrolní činnost systému elektronického mýtného a systému časového zpoplatnění*. In: Celní správa České republiky[on\me]. 2020-2023.

přestupků způsobila novelizace vyhlášky č. 240/2014 Sb.<sup>90</sup> a vyhlášky č. 470/2012 Sb.<sup>91</sup>. Byla zavedena sazba pro 5 a více náprav. Do té doby bylo maximum 4 nápravy (i ve starém systému). I autobusy (vozidla M2 a M3) musely mít nastavený aktuální počet náprav v palubní jednotce. V tomto roce byly otevřeny i dva nové dálniční úseky na D48 o délce 11,53 km a D6 o délce 9,8 km.<sup>92</sup>

Celkem bylo zjištěno 19 132 porušení, z toho 1 305 bylo postoupeno právnímu oddělení k dalšímu šetření. Jihočeský kraj se podílel 12 % s počtem 2 324 přestupků na celkovém počtu zjištěných porušeních, což byl v celorepublikové korelaci třetím nejvyšší počet řešených porušení. Druhý nejvyšší počet byl v Moravskoslezském kraji, a to 2 335 porušení. Nejvyšší počet porušení byl zjištěn Jihomoravským krajem a to 4 490 přestupků.



Graf č. 2 Podíl krajů na celkovém počtu přestupků 2021.

<sup>90</sup> ČESKO. Nařízení vlády č. 240/2014 Sbírky, o výši sazeb mýtného a slevy na mýtném a o postupu při uplatnění slevy na mýtném. In *Sbírka zákonů České republiky*. 2014, částka 103, s. 2937-2952.

<sup>91</sup> ČESKO. Předpis č. 470/2012 Sbírky, Vyhláška o užívání pozemních komunikací zpoplatněných mýtným. In *Sbírka zákonů České republiky*. 2012, částka 176, s. 6226-6231.

<sup>92</sup> ŘEDITELSTVÍ SILNIC A DÁLNIC s. p.. ŘSD: *Tiskové zprávy* [online]. ŘSD, © 2019 [cit. 2024-11-08].

### 6.3 2022

| Dislokace            | leden      |              | únor      |              | březen     |              | duben     |              | květen     |              | červen     |              |
|----------------------|------------|--------------|-----------|--------------|------------|--------------|-----------|--------------|------------|--------------|------------|--------------|
|                      | MŠ         | BŘ           | MŠ        | BŘ           | MŠ         | BŘ           | MŠ        | BŘ           | MŠ         | BŘ           | MŠ         | BŘ           |
| Jihočeský kraj       | 10         | 122          | 15        | 101          | 27         | 131          | 14        | 115          | 19         | 127          | 23         | 135          |
| Jihomoravský kraj    | 11         | 475          | 10        | 396          | 4          | 439          | 15        | 385          | 15         | 378          | 17         | 433          |
| Karlovarský kraj     | 19         | 37           | 11        | 45           | 9          | 37           | 13        | 41           | 14         | 26           | 15         | 30           |
| Královehradecký kraj | 1          | 135          | 3         | 130          | 5          | 125          | 2         | 136          | 6          | 99           | 4          | 86           |
| Liberecký kraj       |            | 99           | 1         | 74           | 1          | 92           |           | 105          | 4          | 111          |            | 109          |
| Moravskoslezský kraj | 19         | 255          | 12        | 224          | 16         | 255          | 8         | 192          | 10         | 231          | 7          | 211          |
| Olomoucký kraj       | 18         | 175          | 2         | 86           | 8          | 104          | 17        | 122          | 19         | 136          | 7          | 133          |
| Pardubický kraj      | 6          | 62           | 2         | 54           | 12         | 38           | 5         | 42           | 2          | 26           | 6          | 33           |
| Plzeňský kraj        | 36         | 292          | 12        | 227          | 11         | 243          | 5         | 247          | 4          | 196          | 1          | 178          |
| Středočeský kraj     | 17         | 111          | 2         | 58           | 23         | 115          | 9         | 111          | 13         | 145          | 22         | 105          |
| Ústecký kraj         |            | 71           | 3         | 126          | 2          | 106          |           | 88           |            | 123          |            | 110          |
| Kraj Vysočina        | 2          | 108          | 3         | 106          | 1          | 99           | 2         | 104          | 3          | 121          | 13         | 142          |
| <b>Celkem</b>        | <b>139</b> | <b>1 942</b> | <b>76</b> | <b>1 627</b> | <b>119</b> | <b>1 784</b> | <b>90</b> | <b>1 688</b> | <b>109</b> | <b>1 719</b> | <b>115</b> | <b>1 705</b> |

Tab. 5: 1. pololetí roku 2022; MŠ – místní šetření, BŘ – blokové řízení.<sup>93</sup>

| Dislokace            | červenec  |              | srpen     |              | září      |              | říjen     |              | listopad  |              | prosinec  |            |
|----------------------|-----------|--------------|-----------|--------------|-----------|--------------|-----------|--------------|-----------|--------------|-----------|------------|
|                      | MŠ        | BŘ           | MŠ        | BŘ           | MŠ        | BŘ           | MŠ        | BŘ           | MŠ        | BŘ           | MŠ        | BŘ         |
| Jihočeský kraj       | 22        | 129          | 19        | 112          | 10        | 117          | 14        | 79           | 15        | 90           | 9         | 74         |
| Jihomoravský kraj    | 9         | 321          | 12        | 338          | 10        | 352          | 1         | 186          | 2         | 109          | 1         | 125        |
| Karlovarský kraj     | 7         | 36           | 13        | 34           | 18        | 33           | 17        | 53           | 16        | 37           | 12        | 31         |
| Královehradecký kraj |           | 59           | 5         | 114          | 2         | 84           | 2         | 85           | 2         | 65           | 1         | 96         |
| Liberecký kraj       |           | 88           |           | 73           |           | 108          | 2         | 98           |           | 81           |           | 55         |
| Moravskoslezský kraj | 6         | 212          | 8         | 194          | 8         | 182          | 3         | 118          |           |              |           | 89         |
| Olomoucký kraj       |           | 124          | 2         | 112          | 8         | 159          |           | 58           | 3         | 81           |           | 69         |
| Pardubický kraj      | 1         | 24           | 4         | 47           | 3         | 40           | 1         | 46           | 1         | 36           | 1         | 18         |
| Plzeňský kraj        | 5         | 148          | 4         | 198          | 3         | 206          |           | 142          | 2         | 151          | 1         | 109        |
| Středočeský kraj     | 33        | 66           | 15        | 85           | 7         | 53           | 11        | 67           | 15        | 138          | 1         | 68         |
| Ústecký kraj         | 2         | 48           |           | 65           | 1         | 87           |           | 38           |           | 37           |           | 25         |
| Kraj Vysočina        | 5         | 101          | 6         | 124          | 7         | 137          | 8         | 149          | 7         | 196          | 1         | 158        |
| <b>Celkem</b>        | <b>90</b> | <b>1 356</b> | <b>88</b> | <b>1 496</b> | <b>77</b> | <b>1 558</b> | <b>59</b> | <b>1 119</b> | <b>63</b> | <b>1 021</b> | <b>27</b> | <b>917</b> |

Tab. 6: 2. pololetí roku 2022; MŠ – místní šetření, BŘ – blokové řízení.<sup>94</sup>

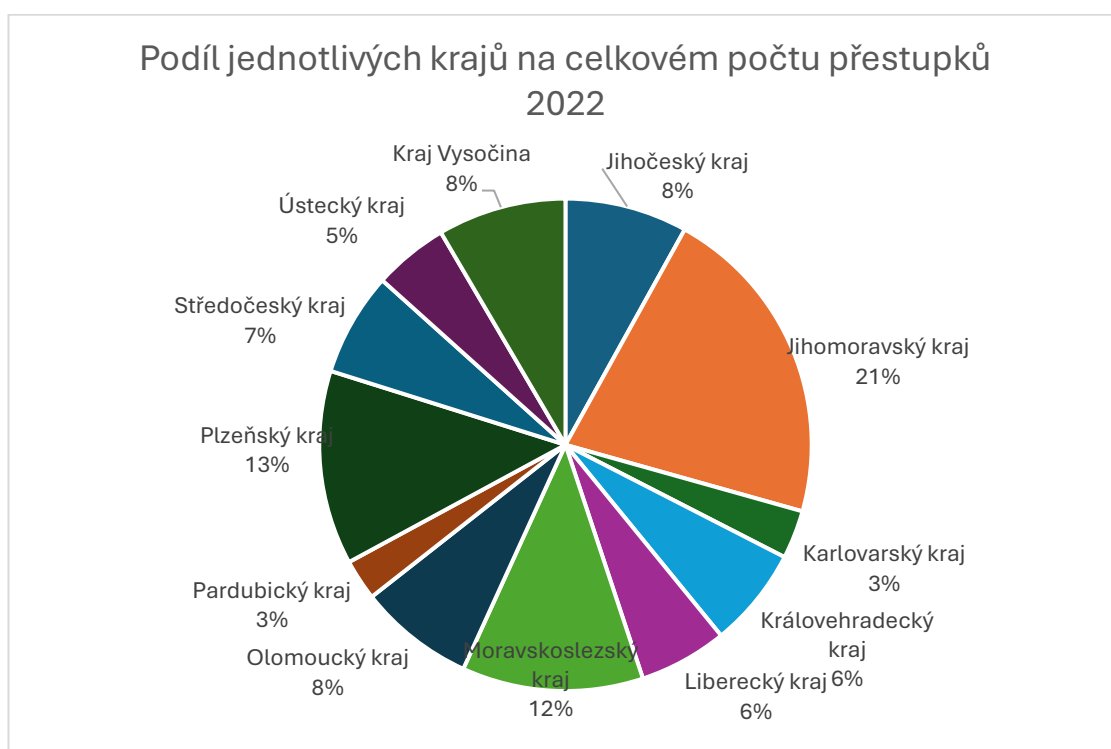
Od 1. února 2022 došlo k rozšíření zpoplatněné dálniční sítě o nové úseky D6, D7, D11, D35, D45, D55 a D56 o celkové délce cca 56 km. Od 1. července 2022 byly opět rozšířeny úseky zpoplatněných komunikací. Jednalo se hlavně o silnice I. tříd, které byly využívány řidiči k objíždění zpoplatněných úseků, a hlavně tedy úspoře nákladů na zaplaceném mytném. Obyvatelé si na nárůst dopravy v dotčených obcích stěžovali. Jedná

<sup>93</sup> CELNÍ SPRÁVA ČESKÉ REPUBLIKY. CSČR: *Kontrolní činnost systému elektronického mytného a systému časového zpoplatnění*. In: Celní správa České republiky[on\me]. 2020-2023.

<sup>94</sup> CELNÍ SPRÁVA ČESKÉ REPUBLIKY. CSČR: *Kontrolní činnost systému elektronického mytného a systému časového zpoplatnění*. In: Celní správa České republiky[on\me]. 2020-2023.

se o silnice I/16 (Řevničov-Bezděčín), I/22 (Vodňany-Klatovy), I/27 (Litice-Klatovy), I/34 (Havlíčkův Brod-Koclířov), I/38 (Jihlava-Hatě).<sup>95</sup>

Celkem bylo zjištěno 18 984 porušení, z toho 1 052 bylo postoupeno právnímu oddělení k dalšímu šetření. Jihočeský kraj se podílel 8 % s počtem 1 529 přestupků na celkovém počtu zjištěných porušení. Druhý nejvyšší počet byl v Plzeňském kraji, a to 2 421 porušení. Nejvyšší počet porušení byl zjištěn Jihomoravským krajem a to 4 044 přestupků.



Graf č. 3 Podíl krajů na celkovém počtu přestupků 2022.

<sup>95</sup> ŘEDITELSTVÍ SILNIC A DÁLNIC s. p.. ŘSD: Tiskové zprávy [online]. ŘSD, © 2019 [cit. 2024-11-08].

## 6.4 2023

| Dislokace            | leden     |              | únor      |              | březen     |              | duben     |              | květen    |              | červen    |              |
|----------------------|-----------|--------------|-----------|--------------|------------|--------------|-----------|--------------|-----------|--------------|-----------|--------------|
|                      | MŠ        | BŘ           | MŠ        | BŘ           | MŠ         | BŘ           | MŠ        | BŘ           | MŠ        | BŘ           | MŠ        | BŘ           |
| Jihočeský kraj       | 8         | 105          | 6         | 103          | 27         | 93           | 14        | 86           | 28        | 108          | 36        | 86           |
| Jihomoravský kraj    | 6         | 269          | 4         | 347          | 10         | 406          | 14        | 408          | 8         | 378          | 5         | 429          |
| Karlovarský kraj     | 15        | 57           | 22        | 74           | 20         | 58           | 11        | 54           | 18        | 56           | 13        | 51           |
| Královehradecký kraj | 1         | 196          | 3         | 182          | 2          | 219          | 4         | 149          | 3         | 174          | 1         | 160          |
| Liberecký kraj       |           | 94           | 1         | 72           |            | 76           |           | 65           | 2         | 91           |           | 70           |
| Moravskoslezský kraj |           | 90           |           | 218          |            | 239          | 1         | 246          | 1         | 339          | 2         | 305          |
| Olomoucký kraj       |           | 247          | 4         | 176          | 3          | 193          | 1         | 114          | 6         | 134          | 2         | 98           |
| Pardubický kraj      |           | 34           |           | 23           |            | 25           | 1         | 16           |           | 23           | 1         | 25           |
| Plzeňský kraj        | 2         | 258          | 7         | 216          | 4          | 217          | 2         | 193          | 2         | 211          |           | 155          |
| Středočeský kraj     | 6         | 94           | 5         | 85           | 30         | 89           | 12        | 83           | 8         | 54           | 3         | 61           |
| Ústecký kraj         | 3         | 130          | 1         | 105          | 1          | 123          |           | 93           | 3         | 100          | 5         | 121          |
| Kraj Vysočina        | 21        | 210          | 10        | 152          | 9          | 165          | 2         | 181          | 9         | 177          | 8         | 143          |
| <b>Celkem</b>        | <b>62</b> | <b>1 784</b> | <b>63</b> | <b>1 753</b> | <b>106</b> | <b>1 903</b> | <b>62</b> | <b>1 688</b> | <b>88</b> | <b>1 845</b> | <b>76</b> | <b>1 704</b> |

Tab. 7: 1. pololetí roku 2022; MŠ – místní šetření, BŘ – blokové řízení.<sup>96</sup>

| Dislokace            | červenec  |              | srpen     |              | září      |              | říjen     |              | listopad  |              | prosinec  |              |
|----------------------|-----------|--------------|-----------|--------------|-----------|--------------|-----------|--------------|-----------|--------------|-----------|--------------|
|                      | MŠ        | BŘ           | MŠ        | BŘ           | MŠ        | BŘ           | MŠ        | BŘ           | MŠ        | BŘ           | MŠ        | BŘ           |
| Jihočeský kraj       | 33        | 83           | 18        | 73           | 10        | 60           | 10        | 89           | 6         | 49           | 2         | 45           |
| Jihomoravský kraj    | 1         | 312          |           | 347          |           | 382          | 4         | 334          | 1         | 353          | 1         | 258          |
| Karlovarský kraj     | 8         | 57           | 9         | 72           | 9         | 59           | 4         | 51           | 6         | 50           | 7         | 45           |
| Královehradecký kraj |           | 165          |           | 183          | 2         | 184          | 4         | 199          | 2         | 158          | 3         | 133          |
| Liberecký kraj       |           | 51           |           | 66           |           | 77           |           | 93           |           | 50           |           | 53           |
| Moravskoslezský kraj |           | 311          | 1         | 352          | 1         | 269          | 1         | 283          | 2         | 293          | 6         | 234          |
| Olomoucký kraj       |           | 120          |           | 146          |           | 142          | 3         | 178          | 7         | 194          | 2         | 123          |
| Pardubický kraj      |           | 15           |           | 31           |           | 26           | 1         | 18           |           | 28           | 1         | 7            |
| Plzeňský kraj        |           | 122          |           | 174          | 5         | 154          |           | 152          |           | 184          |           | 112          |
| Středočeský kraj     |           | 29           |           | 42           |           | 50           | 15        | 48           | 18        | 67           |           | 36           |
| Ústecký kraj         | 2         | 59           |           | 59           | 1         | 98           |           | 114          | 1         | 158          |           | 84           |
| Kraj Vysočina        | 5         | 131          | 10        | 189          | 3         | 212          | 6         | 197          | 8         | 207          | 5         | 147          |
| <b>Celkem</b>        | <b>49</b> | <b>1 455</b> | <b>38</b> | <b>1 734</b> | <b>31</b> | <b>1 713</b> | <b>48</b> | <b>1 756</b> | <b>51</b> | <b>1 791</b> | <b>27</b> | <b>1 277</b> |

Tab. 8: 2. pololetí roku 2022; MŠ – místní šetření, BŘ – blokové řízení.<sup>97</sup>

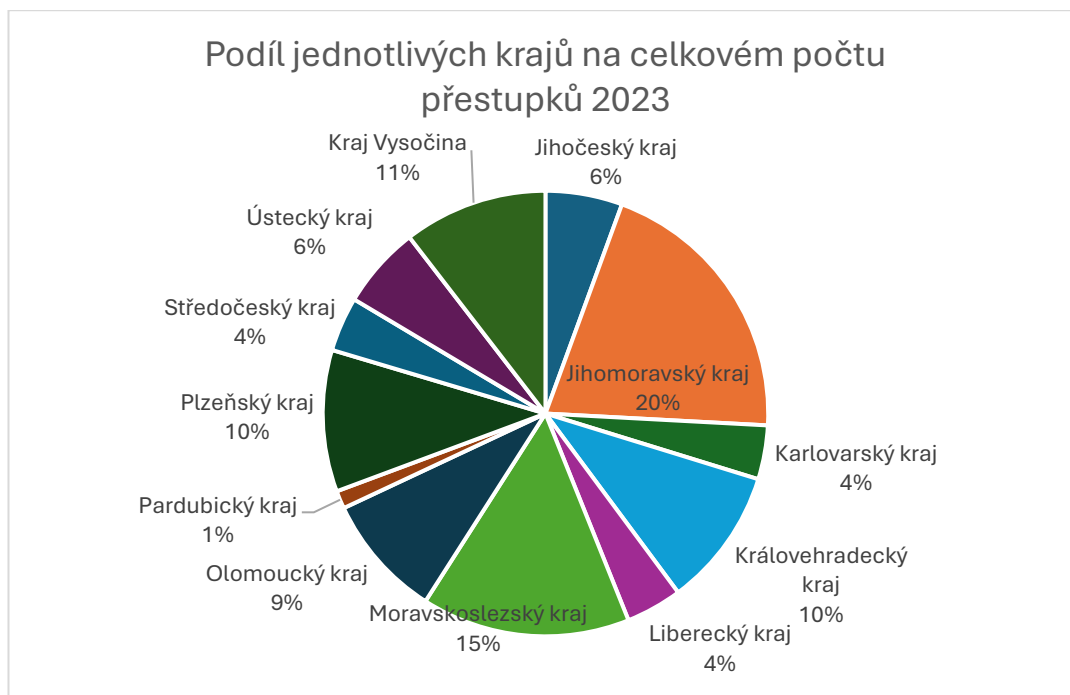
Od 1. ledna 2023 došlo k dalšímu rozšíření sítě zpoplatněných komunikací o nově zprovozněné úseky pozemních komunikací. Jedná se o úseky dálnice D35 (Časy-Ostrov) a D48 (Frýdek-Místek-obchvat). Celková délka cca 20 km. Od 1. srpna 2023 došlo ke zpoplatnění nově zprovozněných silnic I. tříd a to I/34 a I/68.<sup>98</sup>

<sup>96</sup> CELNÍ SPRÁVA ČESKÉ REPUBLIKY. CSČR: *Kontrolní činnost systému elektronického mýtného a systému časového zpoplatnění*. In: Celní správa České republiky[on\me]. 2020-2023.

<sup>97</sup> CELNÍ SPRÁVA ČESKÉ REPUBLIKY. CSČR: *Kontrolní činnost systému elektronického mýtného a systému časového zpoplatnění*. In: Celní správa České republiky[on\me]. 2020-2023.

<sup>98</sup> ŘEDITELSTVÍ SILNIC A DÁLNIC s. p. ŘSD: *Tiskové zprávy* [online]. ŘSD, © 2019

Celkem bylo zjištěno 21 104 porušení, z toho 701 bylo postoupeno právnímu oddělení k dalšímu šetření. Jihočeský kraj se podílel 6 % s počtem 1 178 přestupků na celkovém počtu zjištěných porušení. Druhý nejvyšší počet byl v Moravskoslezském kraji, a to 3 194 porušení. Nejvyšší počet porušení byl zjištěn Jihomoravským krajem a to 4 277 přestupků.



Graf č. 4 Podíl krajů na celkovém počtu přestupků 2023.

## 6.5 Jihočeský kraj

Jihočeský kraj má cca 290 kilometrů zpoplatněných pozemních komunikací. Jedná se o dálnici D03 a D04 a silnice I. tříd I/19, I/20, I/22, I/34. Jak je vidět z předešlých údajů, Jihočeský kraj není až tak velkou tranzitní tepnou České republiky.

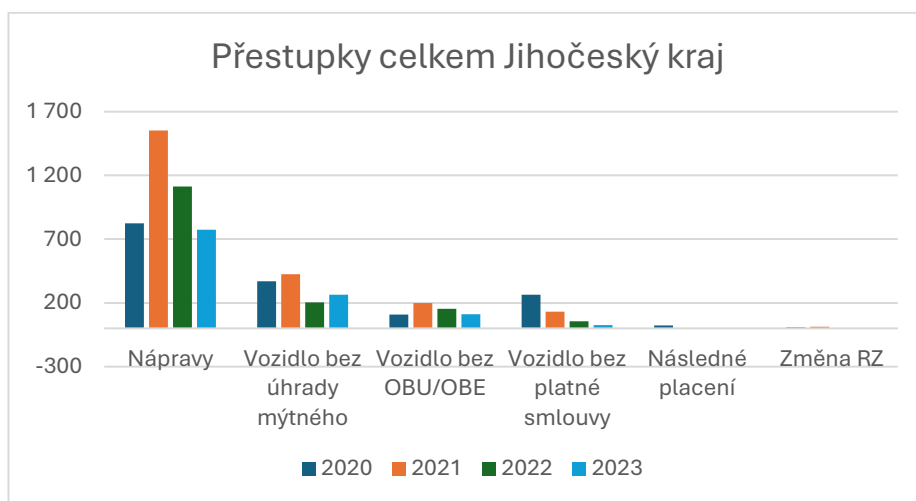
| Jihočeský kraj     | 2020       |              |              | 2021       |              |              |
|--------------------|------------|--------------|--------------|------------|--------------|--------------|
|                    | MŠ         | BŘ           | celkem       | MŠ         | BŘ           | celkem       |
| Nápravy            | 91         | 734          | 825          | 30         | 1522         | 1552         |
| Bez úhrady mýtného | 168        | 201          | 369          | 111        | 315          | 426          |
| Bez OBU/OBE        | 68         | 40           | 108          | 87         | 112          | 199          |
| Bez platné smlouvy | 152        | 113          | 265          | 87         | 45           | 132          |
| Následné placení   | 17         | 6            | 23           | 2          | 1            | 3            |
| Změna RZ           | 9          | 0            | 9            | 12         | 0            | 12           |
| <b>Celkem</b>      | <b>505</b> | <b>1 094</b> | <b>1 599</b> | <b>329</b> | <b>1 995</b> | <b>2 324</b> |

Tab. 9: Jihočeský kraj rok 2020 a 2021; MŠ – místní šetření, BŘ – blokové řízení.<sup>99</sup>

<sup>99</sup> CELNÍ SPRÁVA ČESKÉ REPUBLIKY. CSČR: *Kontrolní činnost systému elektronického mýtného a systému časového zpoplatnění*. In: Celní správa České republiky[on\me]. 2020-2023.

| Jihočeský kraj     | 2022       |              |              | 2023       |            |              |
|--------------------|------------|--------------|--------------|------------|------------|--------------|
|                    | MŠ         | BŘ           | celkem       | MŠ         | BŘ         | celkem       |
| Nápravy            | 8          | 1 106        | 1 114        | 20         | 755        | 775          |
| Bez úhrady mýtného | 71         | 132          | 203          | 101        | 162        | 263          |
| Bez OBU/OBE        | 76         | 77           | 153          | 55         | 56         | 111          |
| Bez platné smlouvy | 39         | 16           | 55           | 18         | 7          | 25           |
| Následné placení   | 1          | 1            | 2            | 0          | 0          | 0            |
| Změna RZ           | 2          | 0            | 2            | 0          | 0          | 0            |
| <b>Celkem</b>      | <b>197</b> | <b>1 332</b> | <b>1 529</b> | <b>194</b> | <b>980</b> | <b>1 174</b> |

Tab. 10: Jihočeský kraj rok 2022 a 2023; MŠ – místní šetření, BŘ – blokové řízení.<sup>100</sup>



Graf č. 5: Přestupky Jihočeský kraj.

Z grafu je dobře vidět, jaké přestupky se řeší nejčastěji. Jak je uvedeno již výše, v roce 2021 se změnila vyhláška a byla zavedena sazba pro 5 a více náprav (do té doby bylo maximum 4) a i autobusy (kategorie M2 a M3) museli mít také nastaven v palubní jednotce aktuální počet náprav. Přestupky chybně nastavených náprav oproti skutečnému stavu jsou nejčastěji řešeným přestupkem. Řidiči pravidelně nekontrolují vizuálně nastavení palubní jednotky. Změnu nastavení počtu náprav lze pouze, pokud vozidlo stojí, za jízdy není možné změnu provést. Pokud k přestupkovému jednání dochází delší dobu, bere se to i jako odpovědnost provozovatele, že nekontroluje úhradu mýtného na provozovaném vozidle nebo že řádně neproškolicil řidiče vozidla.

Dalším často řešeným přestupkem je vozidlo bez úhrady mýtného. Někteří řidiči i provozovatelé se mylně domnívají, že pokud bude kredit následně doplacen, pokuta jim nehrozí. Ale je tomu naopak. Pokud jezdí po zpoplatněných komunikacích a kontrolka svítí červeně (nedostatečný zůstatek mýtného), dopouští se vědomě přestupkového

<sup>100</sup> CELNÍ SPRÁVA ČESKÉ REPUBLIKY. CSČR: *Kontrolní činnost systému elektronického mýtného a systému časového zpoplatnění*. In: Celní správa České republiky[on\me]. 2020-2023.

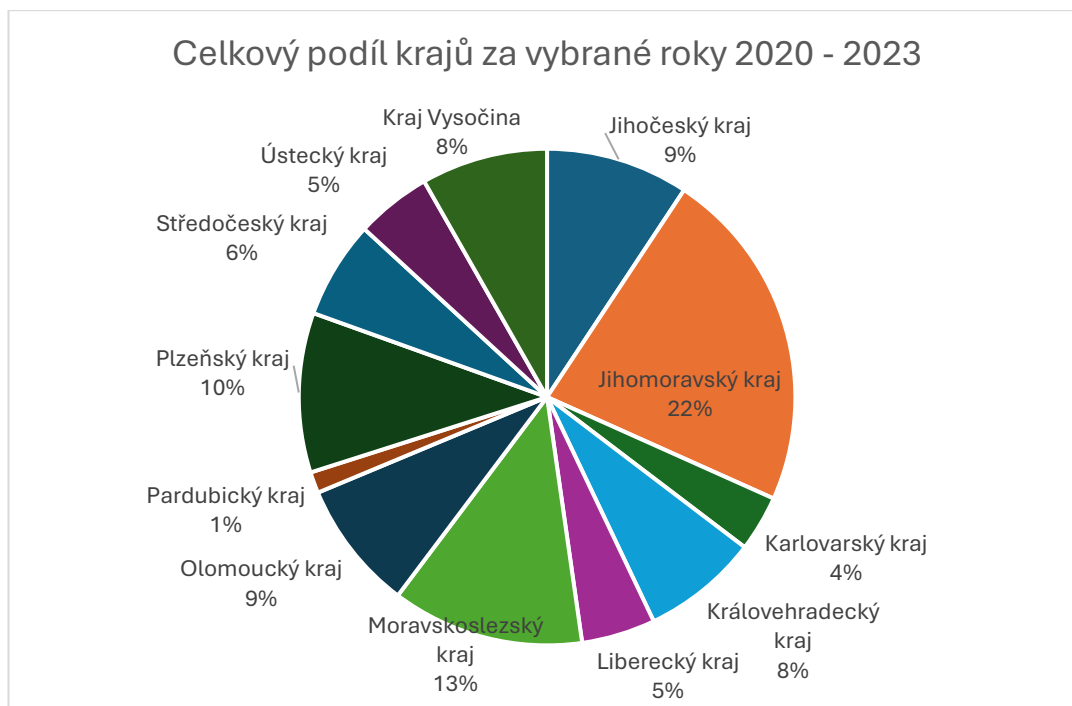
jednání, byť jde zůstatek do mínusu a bude následně doplacen. Jednotka nesmí svítit červeně. Jednotka na nízký zůstatek upozorňuje blikáním, to označuje stav nižší než 1 000 Kč. Pokud už je kontrolka oranžová, znamená to zůstatek nižší jak 600 Kč, a to značí povinnost dobít kredit do elektronického zařízení. Pokud je to opět delší doba anebo k tomuto přestupku dochází opakovaně, zodpovědnost přechází i na provozovatele vozidla.

Vozidlo bez OBU/OBE je přestupek, kdy řidič neudrží zařízení funkčním. Jedná se o případy, kdy není zařízení v zásuvce a vybijí se anebo je rozbité. V obou případech ale zařízení nesvítí, čehož by si měl řidič všimnout a okamžitě začít řešit, protože v tomto případě není možné stanovit výši mýtného. Pokud k přestupkovému jednání dochází delší dobu, bere se to i jako odpovědnost provozovatele, že nekontroluje úhradu mýtného na provozovaném vozidle nebo že řádně neproškolil řidiče vozidla.

Vozidlo bez platné smlouvy je přestupek, kdy je zpoplatněná komunikace užívána bez registrace vozidla do systému, tedy vozidlo není vybaveno ani palubní jednotkou. Tento přestupek se ve většině případů týká zahraničních dopravců a je řešen jak s řidičem, tak i s provozovatelem vozidla.

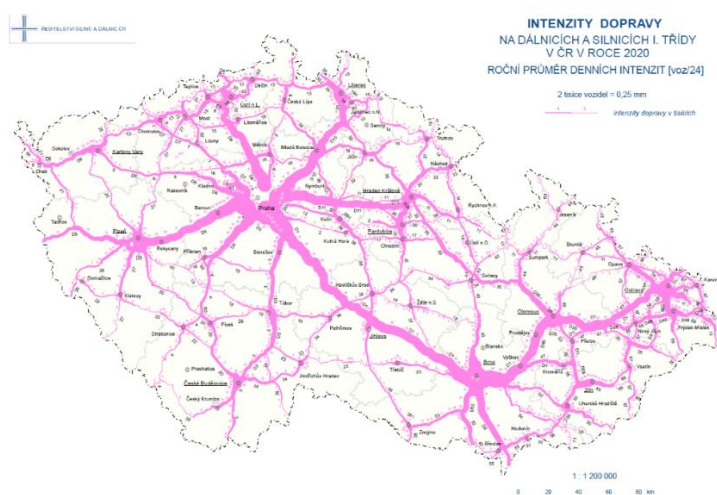
Následné placení je přestupek, kdy dojde k zablokování jednotky z důvodu neuhrazení faktury provozovatelem. Jednotka svítí červeně, proto to může být bráno i jako přestupek řidiče. Ale hlavně je toto problém provozovatele.

Změna RZ je přestupek, který se řeší pouze s provozovatelem vozidla. Jedná se o nenahlášení změny údajů v systému elektronického mýtného. Dochází k tomu ve většině případů z důvodu ztráty registrační značky. Nová registrační značka vozidla se však už nenahlásí provozovateli systému a vozidlo má v palubní jednotce chybné údaje.



Graf č. 6: Podíl jednotlivých krajů na celkovém počtu přestupků.

Jihočeský kraj i přes to, že není největší tranzitní tepnou České republiky, se podílí nemalou mírou na počtu zjištěných přestupků jak řidičů, tak i provozovatelů vozidel v systému elektronického mýtného. Největší podíl na počtu přestupků má samozřejmě Jihomoravský kraj, který má na svém území dva z největších tranzitů z Rakouska a ze Slovenské republiky. Následuje jej Moravskoslezský kraj. Plzeňský kraj provádí kontrolní činnost na úseku tranzitu do nebo z Německa.

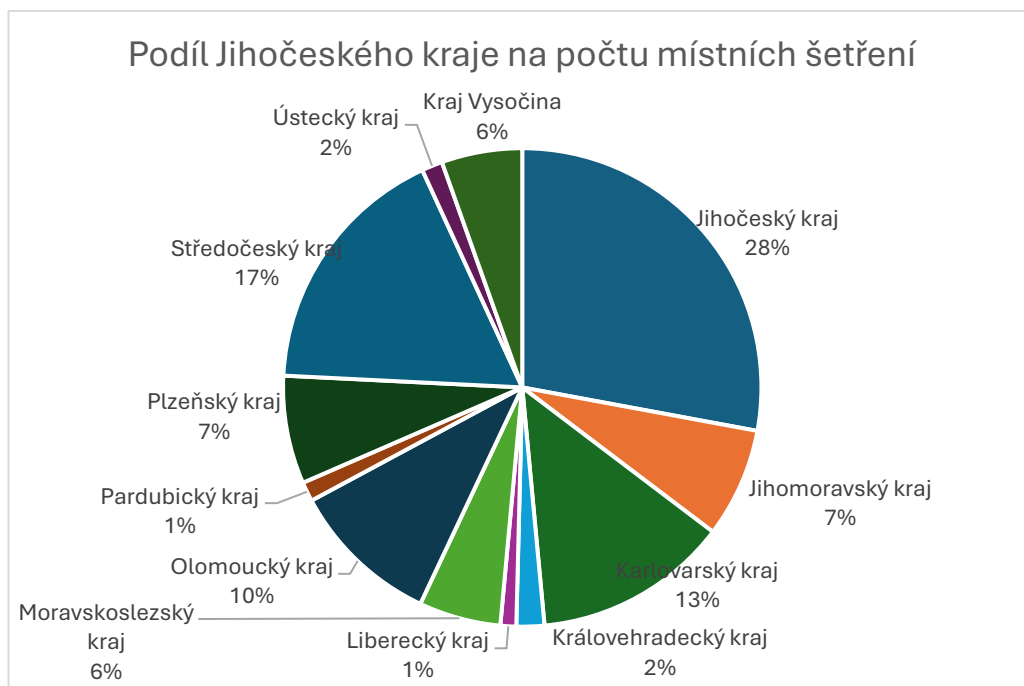


Obrázek č. 9: Intenzita dopravy dle posledního sčítání.<sup>101</sup>

<sup>101</sup> MINISTERSTVO DOPRAVY ČESKÉ REPUBLIKY. MDČR: *Výsledky celostátního sčítání dopravy 2020* [online]. Copyright © 2025 [cit. 2022-01-25].

Jihočeský kraj si i přes výše uvedenou mapu znázorňující intenzitu dopravy v České republice, jejíž sčítání pravidelně provádí Ředitelství silnic a dálnic, drží nemalý počet zjištěných přestupků.

V porovnání počtu postoupených případů z místního šetření má Jihočeský kraj jasné prvenství v celorepublikové korelaci. V celkovém součtu postoupil Jihočeský kraj celkem 1 229 přestupků k dalšímu šetření. Důvodem tohoto může být větší nedbalost provozovatelů vozidel pohybující se v Jihočeském kraji. Další nejvyšší počet byl zjištěn ve Středočeském kraji s počtem 764 postoupených případů.



Graf č. 7: Podíl jednotlivých krajů na celkovém počtu místních šetření.

V celkovém počtu blokových řízení je Jihočeský kraj s 8 % podílem uprostřed celorepublikové korelace.



Graf č. 8: Podíl jednotlivých krajů na celkovém počtu místních šetření.

## 6.6 Dílčí a zevšeobecnující vyhodnocení empirické části

Empirická část této práce vycházela z kvantitativní analýzy údajů získaných z interních materiálů Celní správy a přinesla cenný vhled do kontrolní činnosti tohoto orgánu státní správy. Byly zkoumány údaje za období let 2020 až 2023, a to jak z pohledu celorepublikového, tak na úrovni jednoho konkrétního regionu, tedy Jihočeského kraje. Výsledky byly vyhodnoceny se zřetelem na počet zjištěných přestupků, uložených pokut a počet postoupených případů ke správnímu řízení. Tento přístup umožnil identifikovat vývojové trendy i regionální specifika výkonu kontrolní činnosti. Je však třeba upozornit na určitá omezení, která se k provedenému šetření váží. Vzhledem k tomu, že data pocházela výhradně z jednoho zdroje, neboť jiný správní orgán kontrolu neprovádí, nelze jejich výsledky bez dalšího generalizovat na celou problematiku kontrol zpoplatněných komunikací.

Z výsledků vyplývá, že Celní správa vykonává kontrolní činnost v oblasti elektronického mýtného systematicky a důsledně. Navzdory komplikacím spojeným s pandemií COVID-19 v roce 2020 byl počet zjištěných přestupků poměrně vysoký a efektivita kontrol neklesala. V roce 2021 bylo navýšení přestupků zapříčiněno změnou vyhlášky a nízké informovanosti provozovatelů a řidičů vozidel. V následujících letech došlo ke stabilizaci kontrolní činnosti, přičemž mírný pokles počtu zjištěných přestupků v roce 2022 může naznačovat buď snížení intenzity dohledu, nebo zlepšení odpovědnosti některých provozovatelů a řidičů vozidel. V roce 2023 byl ale počet zjištěných porušení

vyšší, což může odpovídat stále se rozšiřující se síti zpoplatněných komunikací a kontrole nově zpoplatněných úseků.

Zvláštní pozornost byla věnována vývoji situace v Jihočeském kraji. Zdejší údaje potvrzují, že se region neliší zásadně od celorepublikového trendu. I zde dochází k porušování mýtné povinnosti zejména v souvislosti s nesprávně nastavenými palubními jednotkami nebo nezaplaceným mýtným. Práce poukazuje také na vysokou efektivitu kontrolních jednotek Celní správy, které díky technickému vybavení a přímému napojení na systém umožňují rychlé odhalení přestupkového jednání.

Z pohledu praxeologického lze konstatovat, že správní nástroje (pokuty, kauce, správní řízení) jsou využívány v souladu se zákonným rámcem a přispívají k udržení důvěry v kontrolní mechanismy. Dále je zřejmé, že spolupráce mezi provozovatelem systému a Celní správou je klíčová nejen v prevenci, ale i pro následné řešení zjištěných pochybení.

Celkově lze říci, že praktická část podpořila hlavní teoretická východiska práce a přispěla k hlubšímu pochopení role Celní správy v systému elektronického mýtného. Výsledky analýzy zároveň mohou sloužit jako podklad pro optimalizaci kontrolních postupů a případné úpravy legislativy v této oblasti.

## **7 Komparace mýtných systému v okolních státech**

V rámci zpoplatněné silniční infrastruktury existuje v různých evropských zemích značná variabilita v technologickém řešení, legislativních východiscích i provozní organizaci mýtných systémů. Tato kapitola se zaměřuje na komparativní analýzu vybraných mýtných systémů v okolních státech České republiky, a to konkrétně v Německu, Rakousku, Slovensku a Polsku. Zvláštní pozornost je věnována použitým technologiím, zpoplatněným kategoriím vozidel, formě úhrady a kontrole plnění mýtné povinnosti. Identifikovat shodné znaky i odlišnosti a poukázat na možné inspirační prvky pro další rozvoj tuzemského systému elektronického mýtného.

### **7.1 Mýtný systém v Německu**

Německo disponuje jednou z nejhustších a nejkvalitnějších dálničních sítí v Evropě, čemuž odpovídá i úroveň správy a zpoplatnění komunikací. Systém elektronického mýta, označovaný jako LKW-Maut, byl spuštěn 1. ledna 2005 a původně se vztahoval pouze na dálnice a vybrané frekventované spolkové silnice. Od roku 2018 bylo zpoplatnění rozšířeno na všechny spolkové silnice, což zásadně zvýšilo rozsah mýtné povinnosti. Zpočátku podléhala mýtnému vozidla s celkovou hmotností od 7,5 tuny výše. Od července 2024 byla tato hranice snížena na 3,5 tuny, čímž došlo k výraznému rozšíření okruhu povinných uživatelů. Provoz systému zajišťuje společnost Toll Collect GmbH, která je od roku 2018 ve stoprocentním vlastnictví německé spolkové vlády. Z hlediska technologického zajištění patří německý mýtný systém k nejvyspělejším v Evropě. Výběr poplatku je založen na satelitní technologii, a není tedy závislý na existenci fyzických mýtných bran. Klíčovým prvkem systému je kombinace GPS lokalizace, automatizované detekce vozidel a palubních jednotek (OBU), které slouží ke komunikaci s centrálním systémem. Na základě zaznamenané trasy, technických parametrů vozidla (například emisní třídy Euro, počtu náprav a celkové hmotnosti) a délky jízdy je stanovena výše mýtného.

Oproti České republice rozlišuje Německo tři základní typy mýtného. Prvním je klasické mýto za ujetou vzdálenost, které tvoří základ systému. Druhým typem jsou poplatky za konkrétní infrastrukturní objekty, jako jsou vybrané tunely a mosty (například Herrentunnel na trase B75 v Lübecku či Warnowtunnel v Rostocku). Třetí kategorií je tzv. hmotnostně závislé mýto, které se vztahuje i na vozidla s hmotností pod 3,5 tuny, pokud využívají specifické úseky komunikací podléhající zvláštnímu režimu. Proces úhrady mýtného je uživatelsky přívětivý a umožňuje více forem platby, a to

prostřednictvím internetu, mobilní aplikace nebo fyzicky na určených místech. Po registraci do systému obdrží provozovatel palubní jednotku, která automaticky zaznamenává jízdu a na základě toho je mýtné automaticky strháváno.

Dohled nad dodržováním pravidel zajišťuje Spolkový úřad pro logistiku a mobilitu (Bundesamt für Logistik und Mobilität, tzv. BALM), který řeší případné přestupky, mezi něž patří například nesprávné údaje zadané do palubní jednotky, opomenutí platby nebo opožděné úhrady. Výše pokut je stanovena individuálně, přičemž se obvykle pohybuje v rozmezí od 40 do 480 eur.<sup>102</sup>

## 7.2 Mýtný systém v Rakousku

Rakousko provozuje vlastní elektronický systém výběru mýtného s názvem GO-Maut, který je technologicky založen na mikrovlnné komunikaci krátkého dosahu (DSRC). Provoz tohoto systému zajišťuje společnost ASFINAG AG (Autobahnen- und Schnellstraßen Finanzierungs-AG), jejíž akcie jsou ve stoprocentním vlastnictví rakouského státu. Kromě provozování infrastruktury je ASFINAG odpovědný i za kontrolu výběru mýtného a dodržování příslušných předpisů. Právní rámec systému je zakotven v zákoně Bundesstraßen-Mautgesetz 2002 (BStMG). Na jeho základě podléhají mýtné povinnosti všechna nákladní vozidla s technicky přípustnou celkovou hmotností (tzGm) přesahující 3,5 tuny. Stejně jako v České republice musí být vozidla, na která se mýtné vztahuje, vybavena palubní jednotkou (OBU), která zajišťuje identifikaci vozidla a přenos dat potřebných pro výpočet poplatku.

Zpoplatněné komunikace jsou v Rakousku rozděleny na menší úseky, což umožňuje přesný výpočet poplatku pouze za konkrétní projeté části. Výše mýta se určuje podle několika parametrů, zejména podle emisní třídy CO<sub>2</sub>, počtu náprav vozidla, celkové hmotnosti, ujeté vzdálenosti a přepočtu na náklady spojené s emisemi hluku a výfukových plynů. Ve srovnání s Českou republikou jsou základní sazby obdobné, i když rozdíly existují například u některých zvlášť zatížených úseků. Vedle standardního mýtného zavádí Rakousko i tzv. úsekové mýto, jehož účelem je financování výstavby a údržby technicky či ekonomicky náročných komunikací. Typicky se jedná o tunely a horské úseky, jako například Gleinalm a Bosruck (A9), Karawanken (A11), nebo Brenner (A13). V těchto případech se mýtné platí za jednorázový průjezd konkrétním úsekem. Zcela

---

102 NĚMECKO. BUNDESAMT FÜR LOGISTIK UND MOBILITÄT. BALM: Bußgeldkatalog 2025 [online]. Copyright © Bundesamt für Logistik und Mobilität [cit. 2025-02-12].

specifický režim platí pro úsek dálnice A12 Unterinntal, který spojuje město Kufstein s Innsbruckem. Tato oblast je považována za ekologicky citlivé území a zároveň představuje důležitý článek evropského tranzitního koridoru mezi Německem a Itálií přes Brennerský průsmyk. Stavba tohoto úseku byla mimořádně náročná vzhledem k alpským geologickým podmínkám a členitému terénu, a vyžádala si rozsáhlé investice do tunelů, mostních konstrukcí, protihlukových opatření a bezpečnostní infrastruktury. Z těchto důvodů je zde mýtné navýšeno o 25 % oproti běžným sazbám. Způsoby úhrady mýta se v podstatě neliší od českého systému. Palubní jednotku je možné získat na kontaktních místech ASFINAG-Mautstellen a úhradu lze provést hotově, platební kartou, tankovací kartou nebo prostřednictvím online platebních systémů (například PayPal nebo Amazon Pay). Nabíjení kreditu je možné rovněž bankovním převodem.

Kontrola a sankční mechanismy jsou v Rakousku rovněž přísně nastaveny. Jízda po zpoplatněné komunikaci bez úhrady mýtného představuje porušení zákona, za které lze uložit pokutu v rozmezí od 400 do 4 000 eur. Rakouská právní úprava však umožňuje zmírnění důsledků přestupku. Podle § 19 zákona BStMG lze od potrestání upustit, pokud je dlužné mýtné uhrazeno ve stanovené lhůtě, a to buď přímo na kontaktním místě ASFINAG nebo na základě výzvy během silniční kontroly. Podmínkou je, že výše nedoplatku nepřesáhne 300 eur a je uhrazena nejpozději do tří dnů. Tento přístup lze vnímat jako prvek vstřícnosti vůči řidičům, kteří mýto nezaplatili neúmyslně nebo z technických důvodů.<sup>103</sup>

### 7.3 Mýtný systém na Slovensku

Slovenská republika zavedla elektronický systém výběru mýtného 1. ledna 2010. V počáteční fázi bylo zpoplatněno přibližně 2 400 kilometrů silnic, především dálnic a rychlostních komunikací. Postupným rozšiřováním byl systém doplněn o silnice nižších tříd, a od roku 2014 tak zahrnuje již více než 17 800 kilometrů komunikací. Slovensko se tak řadí mezi země s největší délkou zpoplatněných silnic I., II. a III. třídy, což má výrazný dopad na dopravce a místní dopravu. Slovenský systém je technologicky i provozně velmi úzce spjat s českým modelem. Oba státy využívají systém kombinující satelitní GPS technologii, GSM/GPRS síťovou komunikaci a mikrovlnnou DSRC technologii, která slouží především ke kontrole a ověřování vozidel podléhajících mýtné povinnosti. Technologickou kontinuitu potvrzuje i skutečnost, že slovenský systém

---

<sup>103</sup> RAKOUSKO. Zákon č. 109/2002, ze dne 16. července 2002 Bundesstraßen-Mautgesetz 2002, Fassung vom 1. 4. 2025. In *Bundesgesetzblatt Teil I*. s. 1087-1097.

provozuje společnost SkyToll a. s., zatímco v České republice je provozovatelem firma CzechToll s. r. o.. Obě společnosti patří do skupiny PPF, což vysvětluje podobnost řešení a jeho implementaci. Mýtnou povinností na Slovensku jsou zatížena vozidla s největší technicky přípustnou hmotností od 3,5 tuny výše. Výpočet mýtného probíhá na základě podobných kritérií jako v České republice, konkrétně se zohledňuje délka projetého úseku, emisní třída CO<sub>2</sub>, počet náprav vozidla a příslušné sazby zohledňující dopad na životní prostředí, zejména znečištění ovzduší.

Kontrolní činnost vykonává Policajný zbor Slovenskej republiky, který má oprávnění provádět silniční kontroly a dohlížet na dodržování povinností souvisejících s elektronickým mýtem. Typické přestupky zahrnují zejména neuhrazení mýtného, nesprávné či neúplné údaje v palubní jednotce, manipulaci s OBU nebo neoznámení změny registračních údajů. Slovenská právní úprava rovněž specifikuje přestupky, které nemají přímou obdobu v české legislativě, například odmítnutí úhrady mýtného při silniční kontrole, nepředložení dokladu o vozidle nebo nedoložení dokladu o úhradě poplatku na místě. Přestupky jsou právně rozlišeny mezi řidiče a provozovatele (tedy vlastníka nebo držitele vozidla). U provozovatelů se jedná o tzv. správní delikty, které řeší okresní úřady příslušné podle sídla firmy či místa pobytu řidiče. U zahraničních subjektů je místně příslušný úřad podle místa, kde k přestupku došlo.

Zajímavostí slovenského systému je způsob stanovení výše pokuty za neuhrazené mýtné. Pokuta je určena stopadesátinásobkem částky dlužného mýta, přičemž nesmí přesáhnout 1 050 eur. V blokovém řízení (na místě) je maximem stonásobek dlužného mýta, zaokrouhlený na částku dělitelnou pěti, obvykle do maximální výše 700 eur. V případech, kdy není možné přesnou výši neuhrazeného poplatku určit, se stanovuje paušální pokuta ve výši 700 eur. U ostatních typů přestupků jsou pokuty obdobné těm v České republice.<sup>104</sup>

## 7.4 Mýtný systém v Polsku

Polsko stejně jako Česká republika prošlo v oblasti výběru mýtného zásadní technologickou změnou. Původní mikrovlnný systém ViaTOLL, založený na DSRC technologii, byl k 1. říjnu 2021 nahrazen satelitním systémem e-TOLL, který funguje na principu globálního navigačního satelitního systému (GNSS). Tento moderní systém

---

<sup>104</sup> SLOVENSKO. Zákon č. 474/2013 Zbierky zákonov, ze dne 27. listopadu 2013 o výbere mýta za užívanie vymedzených úsekov pozemných komunikácií a o zmene a doplnení niektorých zákonov. In *Zbierka zákonov Slovenskej republiky*. 2013, částka 107/2013, s. 4974-4995.

umožňuje sledovat pohyb vozidel prostřednictvím geolokačních dat, která jsou v reálném čase přenášena do centrálního systému, kde dochází k výpočtu poplatku podle projeté trasy. Jednou z hlavních odlišností od českého systému je možnost využívat mýtný systém bez nutnosti instalace palubní jednotky. Řidiči mohou zvolit alternativní řešení v podobě mobilní aplikace a-TOLL PL, která je dostupná zdarma. Tato aplikace umožňuje pohodlnou správu mýtného systému, uživatel v ní může dobíjet kredit v režimu pre-pay, zahájit a ukončit jízdu a sledovat historii transakcí. Před nájezdem na zpoplatněnou komunikaci je třeba v aplikaci aktivovat cestu a po jejím skončení ji manuálně ukončit, čímž se odešlou potřebná data do systému. Další možností je klasická palubní jedno OBU, kterou lze zakoupit v obchodních místech systému e-TOLL. Polský systém však přináší v této oblasti zajímavou flexibilitu. Zakoupenou jednotku je možné používat ve více vozidlech, přičemž změny údajů lze pohodlně provádět prostřednictvím zákaznického internetového účtu. Tento přístup zjednodušuje správu flotilových vozidel a snižuje administrativní náročnost pro provozovatele. Zpoplatnění se v Polsku vztahuje na všechna motorová vozidla a jízdní soupravy, jejíž povolená celková hmotnost přesahuje 3,5 tuny. Zvláštností je také skutečnost, že autobusy podléhají mýtné povinnosti bez ohledu na jejich hmotnost. Dále mýtné platí i osobní vozidla táhnoucí přívěs, pokud celková hmotnost soupravy překročí uvedený limit. V současnosti je v Polsku zpoplatněno cca 5 300 kilometru vybraných dálnic, rychlostních silnic a silnic I. třídy.

Kontrolu správnosti platby mýtného zajišťuje obdobně jako v České republice kombinace stacionárních kontrolních bodů a mobilních kontrolních jednotek. Výkon dohledu provádějí příslušníci Główny Inspektorat Transportu Drogowego (GITD), tedy Hlavního inspektorátu silniční dopravy a zároveň úředníci Krajowej Administracji Skarbowej, což odpovídá Celní a fiskální správě. Nejčastější přestupky jsou obdobné jako v jiných evropských systémech, zahrnují neuhrazení poplatku, zadání nesprávných údajů o vozidle, nepravdivé údaje o kategorii vozidla, nezaregistrování do systému či nesoulad mezi reálným stavem a údaji v aplikaci či zařízení. Sankce za toto porušení jsou odstupňovány podle závažnosti. Výše pokuty se pohybuje od 250 do 1 500 PLN. Polský právní systém ale umožňuje dodatečné uhrazení mýtného bez sankce, pokud je poplatek zaplacen nejpozději do tří dnů po ukončení jízdy. Tento přístup lze vnímat jako nástroj prevence a vstřícnosti vůči řidičům, kteří se dopustili přestupku neúmyslně nebo kvůli technickým problémům. Výši dlužného mýtného je možné zjistit prostřednictvím elektronického zákaznického systému, který je dostupný online.

## 7.5 Shrnutí

Srovnání mýtných systémů ve vybraných evropských státech ukazuje, že Česká republika provozuje technologicky moderní a funkční systém, který odpovídá současným evropským standardům. Je založen na satelitní technologii a poskytuje spolehlivý výběr poplatků s přímou vazbou na technické parametry vozidla a skutečně ujetou vzdálenost. Přesto lze v zahraničních přístupech identifikovat některé inspirativní prvky, které by mohly přispět k dalšímu rozvoji českého modelu. Patří mezi ně například vyšší míra digitalizace, rozšířené možnosti obsluhy bez nutnosti palubní jednotky, diferencovaný přístup k přestupkům nebo širší rozsah zpoplatněné sítě. Z hlediska sankční politiky lze sledovat jak přísné režimy, tak i vstřícnější postupy umožňující dodatečné doplacení mýtného bez sankce.

Obecně platí, že úspěšný systém by měl být nejen technicky efektivní, ale i spravedlivý, srozumitelný a přizpůsobitelný potřebám provozovatelů vozidel. Český systém tyto vlastnosti do určité míry naplňuje, avšak jeho další rozvoj by měl zohledňovat zkušenosti z jiných zemí a hledat rovnováhu mezi kontrolou, efektivitou a komfortem pro uživatele.

## Závěr

Práce se zaměřila na analýzu kontrolní činnosti Celní správy v oblasti dohledu nad zpoplatněnými komunikacemi, přičemž hlavní důraz byl kladen na právní rámec, kompetenční vymezení a praktickou aplikaci tohoto dohledu v systému elektronického mýtného. V teoretické části bylo systematicky vymezeno postavení Celní správy jakožto orgánu veřejné správy oprávněného k provádění této kontrolní činnosti, přičemž pozornost byla věnována jak hmotněprávním, tak procesněprávním nástrojům, jež jsou v tomto rámci využívány při odhalování a následném řešení protiprávního jednání. Přiblížit právní rámec a procesní aspekty této činnosti. Zhodnotit praktické fungování systému elektronického mýtného a efektivitu kontroly. Tento cíl byl naplněn prostřednictvím teoretického rozboru právní úpravy, praktické ukázky kompetencí a činnosti Celní správy a analýzy přestupkových statistik.

Efektivita fungování systému elektronického mýtného byla posouzena z pohledu výkonu kontrolní činnosti Celní správy, a to jak v právní, tak praktické rovině. Na základě provedené analýzy lze konstatovat, že Celní správa plní v systému výběru mýtného klíčovou roli, a to nejen díky právnímu zakotvení svých oprávnění, ale též díky dostupnosti specializovaných technických prostředků. Výsledky dokazují, že kontrolní činnost je vykonávána efektivně, s důrazem na cílenost zásahů a schopnost přizpůsobit se aktuálním situacím, jako byly např. pandemie COVID-19 nebo změny v dopravním zatížení jednotlivých regionů.

Empirická data potvrdila stabilní a adaptabilní charakter kontrolní činnosti. Z regionální perspektivy lze konstatovat, že výskyt přestupkového jednání je relativně rovnoměrný, přičemž Jihočeský kraj nevykazuje odchylky, které by naznačovaly nižší efektivitu kontrolních mechanismů oproti republikovému průměru. Empirická část dále identifikovala jako nejčastější přestupky nesprávné nastavení palubní jednotky a neuhrazené mýtné, což poukazuje na nedostatky v informovanosti ze strany provozovatelů i řidičů, a současně podtrhuje důležitost preventivní i represivní složky výkonu dozoru. Doporučení z autorova pohledu je posílení preventivní a informační činnosti směrem k provozovatelům i řidičům vozidel podléhajících mýtné povinnosti.

Celkově lze konstatovat, že kontrolní činnost Celní správy v oblasti systému elektronického mýtného představuje efektivní a odborně ukotvený nástroj veřejné správy. Výsledky této práce dokládají, že správně nastavený legislativní rámec ve spojení

s moderními technickými prostředky a důslednou aplikační praxí umožňuje účinně chránit ekonomické zájmy státu.

Výsledky práce mohou sloužit nejen jako informační základ pro odbornou veřejnost, ale i jako podnět k případným úpravám kontrolních procesů nebo k dalšímu výzkumu v oblasti elektronického zpoplatnění komunikací.

## Seznam použitých zdrojů

### Literární zdroje

1. FIALA, Z., FRUMAROVÁ, K., HORZINKOVÁ, E., ŠKUREK, M. et al. *Správní právo trestní, 2. aktualizované vydání*. Praha: Leges, 2021, 208 s. ISBN 978-80-7502-531-9.
2. FIALA, Z., TOMEK, P. *Zákon o služebním poměru příslušníků bezpečnostních sborů, s komentářem, poznámkami a judikaturou*. Edice právo. Nakladatelství ANAG, 2019. 672 s. ISBN: 978-80-7554-234-2.
3. GANGURDE, K. V., HULE, P. D., GAWALI, S. G., AKHADE, K. *Enhancing Roadway Efficiency with GPS Based Toll System*. Harijána: International Journal for Research in Applied Science & Engineering Technology (IRJASAT) 01/2025. 8 s. ISSN 2321-9653.
4. HORZINKOVÁ, E., ČERNÝ, J., KUČEROVÁ, H. *Přestupkové řízení: příručka pro praxi přestupkových orgánů obcí, krajských úřadů a dalších správních orgánů*. Praha: Linde, 2011. 758 s. ISBN 978-80-7201-859-8.
5. HORZINKOVÁ, E., KUČEROVÁ, H. *Zákon o odpovědnosti za přestupky a řízení o nich, 2. aktualizované vydání*. Praha: Leges, 2019. 960 s. ISBN 978-80-7502-383-4.
6. HORZINKOVÁ, E., NOVOTNÝ, V. *Správní právo procesní. 5. aktualizované a doplněné vydání*. Praha: Leges, 2015. 392 s. ISBN 978-80-7502-071-0.
7. JÁNOŠÍKOVÁ, P., MRKÝVKA, P., TOMAŽIČ, I. et al. *Finanční a daňové právo*. Plzeň: Aleš Čeněk, 2009. 525 s. ISBN 978-80-7380-155-7.
8. JELÍNEK, K., *Trestní zákoník a trestní řád s poznámkami a judikaturou*. Praha: Leges, 2022. 1424 s. ISBN 978-80-7502-637-8.
9. JEMELKA, J., VETEŠNÍK, P., LIBOSVÁR, O. *Zákon o kontrole. Komentář. 2. vydání*. Praha: C. H. Beck, 2021. 368 s. ISBN 978-80-7400-840-5.
10. KOČÍ, R. *Zákon o pozemních komunikacích. 7. aktualizované vydání s komentářem, prováděcí vyhláškou a vzory správních rozhodnutí*. Praha: Leges, 2021. 483 s. ISBN 978-80-7502-534-0.
11. KÜHN, Z., KRATOCHVÍL, J., KMEC, J., KOSAŘ, D. et al. *Listina základních práv a svobod, velký komentář*. Praha: Leges, 2022. 1664 s. ISBN 978-80-7502-609-5.
12. MATES, P., ŠKODA, J., VAVERA, F. *Veřejné sbory*. Praha: Wolters Kluwer Česká republika, 2011. xx, 363 s. ISBN 978-80-7357-604-2.

13. PRŮCHA, P. *Správní řád s poznámkami a judikaturou. 4 aktualizované a doplněné vydání.* Praha: Leges, 2019. 536 s. ISBN 978-80-7502-355-1.
14. PŘIBYL, P. *Inteligentní dopravní systémy a dopravní telematika II.* PRAHA: Nakladatelství ČVUT, 2007. 254 s. ISBN 978-80-01-03648-8.
15. ŠRÁMKOVÁ, D. *Celní správa v organizačním a funkčním pojetí: vybrané kapitoly.* Brno: Masarykova univerzita, 2011. 284 s. ISBN 978-80-210-5690-9.

#### **Legislativní zdroje**

1. ČESKO. Usnesení předsednictva České národní rady č. 2/1993 Sb., ze dne 16. prosince 1992 o vyhlášení listiny základních práv a svobod. In *Sbírka zákonů České republiky*. 1993, částka 1/1993, s. 17-24. Dostupné z WWW:<<http://www.e-sbirka.cz/sb/1993/2/>>.
2. ČESKO. Zákon č. 13/1997 Sbírky, ze dne 23. ledna 1997 o pozemních komunikacích. In *Sbírka zákonů České republiky*. 1997, částka 3/1997, s. 41-64. Dostupné z WWW:<<http://www.e-sbirka.cz/sb/1997/13/>>.
3. ČESKO. Zákon č. 17/2012 Sbírky, ze dne 8. prosince 2011 o Celní správě České republiky. In *Sbírka zákonů České republiky*. 2012, částka 5/2012, s. 97-144. Dostupné z WWW:<<http://www.e-sbirka.cz/sb/2012/17/>>. ISSN 1211-1244.
4. ČESKO. Zákon č. 22/1997 Sbírky, ze dne 24. ledna 1997 o technických požadavcích na výrobky a o změně a doplnění některých zákonů, ve znění pozdějších předpisů. In *Sbírka zákonů České republiky*. 1997, částka 6, s. 121-136. Dostupné z WWW:<[https:// http://www.e-sbirka.cz/sb/1997/](https://http://www.e-sbirka.cz/sb/1997/)>.
5. ČESKO. Zákon č. 40/2009 Sbírky, ze dne 8. ledna 2009 trestní zákoník, ve znění pozdější předpisů. In *Sbírka zákonů České republiky*. 2009, částka 11/2009, s. 353-464. Dostupné z WWW:<<http://www.e-sbirka.cz/sb/2009/40/>>. ISSN 1211-1244.
6. ČESKO. Vyhláška č. 41/2024 Sbírky, ze dne 19. února 2024, kterou se mění vyhláška č. 470/2012 Sbírky, ze dne 19. prosince 2012 o užívání pozemních komunikací zpoplatněných mýtným. In *Sbírka zákonů České republiky*. 2024, částka 41/2024, s. 6226-6231. Dostupné z WWW:<<http://www.e-sbirka.cz/sb/2024/41/2024/>>. ISSN 3029-5092.
7. ČESKO. Zákon č. 111/1994 Sbírky, ze dne 26. dubna 1994 o silniční dopravě. In *Sbírka zákonů České republiky*. 1994, částka 37/1994, s. 1153-1185. Dostupné z WWW: <<http://www.e-sbirka.cz/sb/1994/111/>>.
8. ČESKO. Vyhláška č. 153/2023 Sbírky, ze dne 18. května 2023 o schvalování technické způsobilosti vozidel a technických podmínkách provozu vozidel na

- pozemních komunikacích. In *Sbírka zákonů České republiky*. 2023, částka 75, s. 2065-2128. Dostupné z WWW:<<https://www.e-sbirka.cz/sb/2023/153/>>. ISSN 1211-1244.
9. ČESKO. Sdělení Federálního ministerstva zahraničních věcí č. 209/1992 Sbírky, ze dne 15. května 1992 o sjednání Úmluvy o ochraně lidských práv a základních svobod a Protokolů na tuto Úmluvu navazujících. In *Sbírka zákonů České republiky*. 1992, částka 41/1992, s. 1073-1088. Dostupné z WWW:<<http://www.e-sbirka.cz/sb/1992/209/>>.
  10. ČESKO. Nařízení vlády č. 240/2014 Sbírky, ze dne 27. října 2014 o výši sazeb mýtného a slevy na mýtném a o postupu při uplatnění slevy na mýtném. In *Sbírka zákonů České republiky*. 2014, částka 103, s. 2937-2952. Dostupné z WWW:<<https://www.psp.cz/sb/240/2014>>. ISSN 1211-1244.
  11. ČESKO. Zákon č. 250/2016 Sbírky, ze dne 12. července 2016 o odpovědnosti za přestupky a řízení o nich. In *Sbírka zákonů České republiky*. 2016, částka 98/2016, s. 3713-3760. Dostupné z WWW:<<http://www.e-sbirka.cz/sb/2016/250>>. ISSN 1211-1244.
  12. ČESKO. Zákon č. 255/2012 Sbírky, ze dne 14. června 2012 o kontrole (kontrolní řád). In *Sbírka zákonů České republiky*. 2012, částka 86/2012, s. 3289-3312. Dostupné z WWW:<<http://www.e-sbirka.cz/sb/2012/255/>>. ISSN 1211-1244.
  13. ČESKO. Zákon č. 273/2008 Sbírky, ze dne 17. července 2008 o Policii České republiky. In *Sbírka zákonů České republiky*. 2008, částka 91/2008, s. 4085-4156. Dostupné z WWW:<<http://www.e-sbirka.cz/sb/2008/273/>>. ISSN 1211-1244.
  14. ČESKO. Zákon č. 280/2009 Sbírky, ze dne 22. července 2009 daňový řád. In *Sbírka zákonů České republiky*. 2009, částka 87/2009, s. 4037-4140. Dostupné z WWW:<<http://www.e-sbirka.cz/sb/2009/280/>>. ISSN 1211-1244.
  15. ČESKO. Zákon č. 353/2003 Sbírky, ze dne 26. září 2003 o spotřebních daních. In *Sbírka zákonů České republiky*. 2003, částka 118/2003, s. 5729-5800. Dostupné z WWW:<<http://www.e-sbirka.cz/sb/2003/353?zalozka=text>>.
  16. ČESKO. Zákon č. 361/2000 Sbírky, ze dne 14. září 2000 o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů. In *Sbírka zákonů České republiky*. 2000, částka 98/2000, s. 4569-4616. Dostupné z WWW:<<http://www.e-sbirka.cz/sb/2000/361/>>. ISSN 1211-1244.
  17. ČESKO. Zákon č. 361/2003 Sbírky, ze dne 23. září 2003 o služebním poměru příslušníků bezpečnostních sborů. In *Sbírka zákonů, Česká republika*. 2003,

- částka 121, s. 5849-5927. Dostupné z WWW:<<https://www.e-sbirka.cz/sb/2003/361/2025-01-01?f=361%2F2003&zalozka=text>>.
18. ČESKO. Vyhláška č. 470/2012 Sbírky, ze dne 19. prosince 2012 o užívání pozemních komunikací zpoplatněných mýtným. In *Sbírka zákonů České republiky*. 2012, částka 176, s. 6226-6231. Dostupné z WWW:<<https://www.psp.cz/sb/470/2012>>. ISSN 1211-1244.
19. ČESKO. Zákon č. 500/2004 Sbírky, ze dne 24. června 2004 správní řád. In *Sbírka zákonů České republiky*. 2004, částka 174/2004, s. 9781-9844. Dostupné z WWW:<<http://www.e-sbirka.cz/sb/2004/500/>>.
20. RAKOUSKO. Zákon č. 109/2002, ze dne 16. července 2002 Bundesstraßen-Mautgesetz 2002, Fassung vom 1. 4. 2025. In *Bundesgesetzblatt Teil I*. s. 1087-1097. Dostupné z WWW:<<https://www.ris.bka.gv.at/>>.
21. SLOVENSKO. Zákon č. 474/2013 Zbierky zákonov, ze dne 27. listopadu 2013 o výbere mýta za užívanie vymedzených úsekov pozemných komunikácií a o zmene a doplnení niektorých zákonov. In *Zbierka zákonov Slovenskej republiky*. 2013, částka 107/2013, s. 4974-4995. Dostupné z WWW:<<http://www.slov-lex.sk/ezbierky/pravne-predpisy/>>.

### Elektronické zdroje

1. CELNÍ SPRÁVA ČESKÉ REPUBLIKY. *CSČR: Kontrolní činnost systému elektronického mýtného a systému časového zpoplatnění*. In: Celní správa České republiky [on\me]. 2020-2023 [cit. 2025-01-20]. Dostupné z WWW: <http://celnisprava.gov.cz/cz/statistiky/Stranky/kontroly-mytneho-a-dalnicnich-kuponu.aspx>>.
2. ČESKO. MINISTERSTVO DOPRAVY ČESKÉ REPUBLIKY. *MDČR: Výsledky celostátního sčítání dopravy 2020* [online]. Copyright © 2025 [cit. 2022-01-25]. Dostupné z WWW: <<https://md.gov.cz/Media/Media-a-tiskove-zpravy/Vysledky-celostatniho-scitani-dopravy-2020>>.
3. ČESKO. MINISTERTSVO FINANCÍ ČESKÉ REPUBLIKY. *MFČR: Vzory příkazových bloků pro celní úřady* [online]. MFČR, © 2024. Dostupné z WWW: <<http://www.mfcr.cz/cs/rozpocetova-politika/uzemni-rozpocety/prikazove-bloky/vzory-prikazovych-bloku>>.
4. NEJVYŠŠÍ SPRÁVNÍ SOUD. *NSS: Rozsudek jménem republiky ze dne 16. 5. 2019, č. j. 9 As 56/2019* [online]. NSS, © 2003-2025. Dostupné z WWW: <<https://vyhledavac.nssoud.cz>>.

5. NEJVYŠŠÍ SPRÁVNÍ SOUD. *NSS: Rozsudek jménem republiky ze dne 19. 7. 2019, č. j. 4 As 143/2019-45* [online]. NSS, © 2003-2025. Dostupné z WWW: <<https://vyhledavac.nssoud.cz>>.
6. NĚMECKO. BUNDESAMT FÜR LOGISTIK UND MOBILITÄT. *BALM: Bußgeldkatalog 2025* [online]. Copyright © Bundesamt für Logistik und Mobilität [cit. 2025-02-12]. Dostupné z WWW: <<https://www.bussgeldkatalog.org/lkw-maut/>>.
7. ŘEDITELSTVÍ SILNIC A DÁLNIC s. p.. *ŘSD: Dohody o podmínkách úhrad elektronického mýtného* [online]. ŘSD, © 2019 [cit. 2024-11-08]. Dostupné z WWW: <<http://myto.gov.cz/cs/sluzby-zakaznikum/dohody-o-podminkach-uhrad-elektronickeho-mytneho>>.
8. ŘEDITELSTVÍ SILNIC A DÁLNIC s. p.. *ŘSD: Dokumenty ke stažení* [online]. ŘSD, © 2019, [cit. 2025-01-08]. Dostupné z WWW: <<https://myto.gov.cz/cs/dokumenty>>.
9. ŘEDITELSTVÍ SILNIC A DÁLNIC s. p.. *ŘSD: Elektronické zařízení, Funkce a popis* [online]. ŘSD, © 2019, [cit. 2024-11-08]. Dostupné z WWW: <<http://www.myto.cz.eu/cs/elektronicke-zarizeni/funkce-a-popis>>.
10. ŘEDITELSTVÍ SILNIC A DÁLNIC s. p.. *ŘSD: Registrace vozidel a jejich provozovatelů v režimu placení předem* [online]. ŘSD, © 2019 [cit. 2024-11-08]. Dostupné z WWW: <<https://myto.gov.cz/cs/sluzby-zakaznikum/registrace-vozidel-a-jejich-provozovateluv-rezimu-placeni-predem>>.
11. ŘEDITELSTVÍ SILNIC A DÁLNIC s. p.. *ŘSD: Sazby mýtného platné od 25. 3. 2024* [online]. ŘSD, © 2019, [cit. 2024-11-08]. Dostupné z WWW: <<https://www.myto.cz.eu/cs/dokumenty>>.
12. ŘEDITELSTVÍ SILNIC A DÁLNIC s. p.. *ŘSD: Systém výběru mýtného* [online]. ŘSD, © 2019, [cit. 2024-11-08]. Dostupné z WWW: <<https://www.myto.cz.eu/cs/emytne/system-elektronickeho-vyberu-mytneho>>.
13. ŘEDITELSTVÍ SILNIC A DÁLNIC s. p.. *ŘSD: Tiskové zprávy* [online]. ŘSD, © 2019 [cit. 2024-11-08]. Dostupné z WWW: <<https://myto.gov.cz/cs/news>>.
14. ŘEDITELSTVÍ SILNIC A DÁLNIC s. p.. *ŘSD: Všeobecné smluvní podmínky platné od 1. 1. 2025* [online]. ŘSD, © 2019 [cit. 2024-11-08]. Dostupné z WWW: <<https://www.myto.gov.cz/cs/dokumenty>>.
15. ŘEDITELSTVÍ SILNIC A DÁLNIC s. p.. *ŘSD: Základní uživatelská příručka Billien OBU 5051* [online]. ŘSD, © 2019, [cit. 2024-11-08]. Dostupné z WWW: <<https://www.myto.cz.eu/cs/dokumenty>>.

16. W.A.G. payment solution, a.s.. *EUROWAG: Mýto v Německu, vše, co potřebujete vědět.* [online] Copyright © 2025 [cit. 2023-08-14]. Dostupné z WWW: <http://cz.eurowag.com/blog/myto-v-nemecku-vse-co-potrebujete-vedet>>.

### **Ostatní zdroje**

Intranet Celní správy.

## **Seznam zkratek**

EFC - Electronic Fee Collection

GNSS - Global Navigation Satellite System

ANPR – Automatic Number Plate Recognition

DSRC – Dedicated Short Range Communication

OBU – On-Board Unit, palubní jednotka

ZoPK – Zákon o zpoplatněných komunikacích

ZoPŘ – Zákon o odpovědnosti za přestupky a řízení o nich

## Seznam tabulek a grafů

Tab. 1: 1. pololetí roku 2020; MŠ – místní šetření, BŘ – blokové řízení.

Tab. 2: 2. pololetí roku 2020; MŠ – místní šetření, BŘ – blokové řízení.

Tab. 3: 1. pololetí roku 2021; MŠ – místní šetření, BŘ – blokové řízení.

Tab. 4: 2. pololetí roku 2021; MŠ – místní šetření, BŘ – blokové řízení.

Tab. 5: 1. pololetí roku 2022; MŠ – místní šetření, BŘ – blokové řízení.

Tab. 6: 2. pololetí roku 2022; MŠ – místní šetření, BŘ – blokové řízení.

Tab. 7: 1. pololetí roku 2023; MŠ – místní šetření, BŘ – blokové řízení.

Tab. 8: 2. pololetí roku 2022; MŠ – místní šetření, BŘ – blokové řízení.

Tab. 9: Jihočeský kraj rok 2020 a 2021; MŠ – místní šetření, BŘ – blokové řízení.

Tab. 10: Jihočeský kraj rok 2022 a 2023; MŠ – místní šetření, BŘ – blokové řízení.

Graf č. 1: Podíl krajů na celkovém počtu přestupků 2020.

Graf č. 2: Podíl krajů na celkovém počtu přestupků 2021.

Graf č. 3: Podíl krajů na celkovém počtu přestupků 2022.

Graf č. 4: Podíl krajů na celkovém počtu přestupků 2022.

Graf č. 5: Přestupky Jihočeský kraj.

Graf č. 6: Podíl jednotlivých krajů na celkovém počtu přestupků.

Graf č. 7: Podíl jednotlivých krajů na celkovém počtu místních šetření.

Graf č. 8: Podíl jednotlivých krajů na celkovém počtu blokových řízení.

## **Seznam obrázků**

Obr. 1: Mapa zpoplatněných komunikací na území České republiky.

Obr. 2: Elektronické zařízení Billien OBU 5051.

Obr. 3: Vozidlo MEV – A: komunikační modul, B: antény pro příjem signálu, C: systém, D: přední tablet.

Obr. 4: Pohled na rampu A s komunikačním modulem a kamerou.

Obr. 5: Náhled obrazovky pracovní plochy.

Obr. 6: Příklad sazeb mýtného pro vozidla vyjma vozidel kategorie M2 a M3 za užívání dálnice.

Obr. 7: Vzor bloku na pokutu na místě zaplacenou.

Obr. 8: Vzor bloku na pokutu na místě nezaplacenou.

Obrázek č. 9: Intenzita dopravy dle posledního sčítání.