

Vládní návrh

ZÁKON

ze dne 2019,

kterým se mění zákon č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů, a další související zákony

Parlament se usnesl na tomto zákoně České republiky:

ČÁST PRVNÍ

Změna zákona o pozemních komunikacích

Čl. I

Zákon č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, ve znění zákona č. 102/2000 Sb., zákona č. 132/2000 Sb., zákona č. 489/2001 Sb., zákona č. 256/2002 Sb., zákona č. 259/2002 Sb., zákona č. 320/2002 Sb., zákona č. 358/2003 Sb., zákona č. 186/2004 Sb., zákona č. 80/2006 Sb., zákona č. 186/2006 Sb., zákona č. 311/2006 Sb., zákona č. 342/2006 Sb., zákona č. 97/2009 Sb., zákona č. 227/2009 Sb., zákona č. 347/2009 Sb., zákona č. 152/2011 Sb., zákona č. 288/2011 Sb., zákona č. 329/2011 Sb., zákona č. 341/2011 Sb., zákona č. 375/2011 Sb., zákona č. 18/2012 Sb., zákona č. 119/2012 Sb., zákona č. 196/2012 Sb., zákona č. 64/2014 Sb., zákona č. 268/2015 Sb., zákona č. 243/2016 Sb., zákona č. 319/2016 Sb., zákona č. 370/2016 Sb., zákona č. 151/2017 Sb., zákona č. 183/2017 Sb., zákona č. 225/2017 Sb., zákona č. 169/2018 Sb. a zákona č. 193/2018 Sb., se mění takto:

1. V § 13 se na konci písmene i) tečka nahrazuje čárkou a doplňuje se písmeno j), které zní:
„j) technická zařízení a jejich součásti určená ke kontrole úhrady časového poplatku za užití pozemní komunikace, jsou-li pevně umístěna na pozemní komunikaci nebo na silničním pozemku.“.
2. V § 20a odst. 1 se na konci textu písmene b) doplňují slova „nebo ozbrojeného bezpečnostního sboru jiného státu na základě vzájemnosti“.
3. V § 20a odst. 1 písm. h) se slovo „držitelem“ nahrazuje slovem „provozovatelem“.
4. V § 20a odst. 1 písmeno j) zní:
„j) Generální inspekce bezpečnostních sborů a Bezpečnostní informační služba,“.
5. V § 20a odst. 1 písm. m) se slova „při přepravě materiálů státních hmotných rezerv, nebo humanitární pomoci státu za krizových situací“ nahrazují slovy „zařazeným do státních hmotných rezerv“.
6. V § 20a se na konci odstavce 1 tečka nahrazuje čárkou a doplňuje se písmeno o), které zní:
„o) používajícím jako palivo elektrickou energii nebo vodík
1. výlučně, nebo

2. v kombinaci s jiným palivem, je-li hodnota emisí CO₂ v kombinovaném provozu nejvýše 50 g/km.“.

7. § 21 až 21c včetně nadpisů a poznámky pod čarou č. 39 znějí:

„§ 21

(1) Zpoplatněnou pozemní komunikaci lze užit silničním motorovým vozidlem nejméně se čtyřmi koly, jehož největší povolená hmotnost činí nejvýše 3,5 tuny (dále jen „vozidlo v systému časového zpoplatnění“), pouze pokud

- a) byl pro dobu užívání pozemní komunikace vozidlem uhrazen časový poplatek, nebo
- b) je vozidlo osvobozeno od zpoplatnění a, jde-li o vozidlo podle § 20a odst. 1 písm. a) až k), m), n) nebo o), osvobození vozidla od zpoplatnění bylo oznámeno Státnímu fondu dopravní infrastruktury.

(2) Časový poplatek lze uhradit na 1 rok, na 30 dnů nebo na 10 dnů. Počátek období, na které se hradí časový poplatek,

- a) nesmí předcházet okamžiku provedení úhrady a
- b) musí následovat nejpozději 3 měsíce po provedení úhrady.

(3) Jde-li o osvobození od zpoplatnění podle § 20a odst. 1 písm. h), může být tentýž držitel průkazu ZTP nebo ZTP/P zaznamenán nejvýše u 3 vozidel jako osoba, k jejíž přepravě se osvobození vozidla od zpoplatnění vztahuje.

(4) Výši časových poplatků stanoví prováděcí právní předpis. Výše časového poplatku na 1 rok však nesmí překročit 1 500 Kč, výše časového poplatku na 30 dnů nesmí překročit 600 Kč a výše časového poplatku na 10 dnů nesmí překročit 400 Kč. Jde-li o vozidlo poháněné zemním plynem nebo biometanem, nesmí výše časového poplatku na 1 rok překročit 1 000 Kč, výše časového poplatku na 30 dnů nesmí překročit 300 Kč a výše časového poplatku na 10 dnů nesmí překročit 200 Kč.

§ 21a

Úhrada časového poplatku

(1) Výběr časového poplatku zajišťuje Státní fond dopravní infrastruktury. Státní fond dopravní infrastruktury může veřejnoprávní smlouvou pověřit výběrem časového poplatku a činnostmi podle odstavce 4 a 5 třetí osobu.

(2) Časový poplatek se hradí

- a) v hotovosti na místech určených Státním fondem dopravní infrastruktury nebo osobou pověřenou výběrem časového poplatku podle odstavce 1, nebo
- b) bezhotovostním převodem z účtu vedeného poskytovatelem platebních služeb na příslušný účet Státního fondu dopravní infrastruktury nebo osoby pověřené výběrem časového poplatku podle odstavce 1.

(3) Státní fond dopravní infrastruktury zveřejní způsobem umožňujícím dálkový přístup místa určená k úhradě časového poplatku v hotovosti podle odstavce 2 písm. a) a čísla účtů a podmínky, které je nutné dodržet při úhradě časového poplatku bezhotovostním převodem podle odstavce 2 písm. b).

(4) Na základě úhrady časového poplatku se v evidenci vozidel v systému časového zpoplatnění zaznamenají

- a) státní poznávací značka vozidla,
- b) údaj o státu, ve kterém je vozidlo registrováno,
- c) počátek a konec období, na které je časový poplatek uhrazen,
- d) údaj o tom, zda je vozidlo poháněno zemním plynem nebo biometanem,
- e) datum a čas provedení úhrady a
- f) adresa elektronické pošty nebo telefonní číslo, byly-li sděleny.

(5) O úhradě časového poplatku se z evidence vozidel v systému časového zpoplatnění vystaví potvrzení, které se předá osobě, která úhradu provedla.

(6) Způsob zaznamenání údajů o provedení úhrady časového poplatku v evidenci vozidel v systému časového zpoplatnění a náležitosti a způsob předání potvrzení o úhradě časového poplatku osobě, která úhradu provedla, stanoví prováděcí právní předpis.

§ 21b

Zaznamenávání osvobození vozidel od časového zpoplatnění

(1) Na základě oznámení provozovatele vozidla v systému časového zpoplatnění provede Státní fond dopravní infrastruktury záznam o osvobození vozidla od zpoplatnění podle § 20a odst. 1 písm. a) až k), m), n) nebo o) v evidenci vozidel v systému časového zpoplatnění. Oznámení a záznam o osvobození vozidla od zpoplatnění se neprovádí u vozidla osvobozeného od zpoplatnění podle § 20a odst. 1 písm. b), jde-li o vozidlo ozbrojeného bezpečnostního sboru jiného státu, nebo podle § 20a odst. 1 písm. c), má-li přidělenou vojenskou poznávací značku.

(2) Oznámení podle odstavce 1 obsahuje

- a) státní poznávací značku vozidla,
- b) údaj o státu, ve kterém je vozidlo registrováno,
- c) vymezení důvodu pro osvobození vozidla,
- d) údaje o provozovateli vozidla, kterými jsou jeho
 1. jméno, popřípadě jména, a příjmení, obchodní firma nebo název,
 2. datum narození nebo, jde-li o právnickou nebo podnikající fyzickou osobu, její identifikační číslo,
 3. adresa bydliště nebo sídla provozovatele vozidla, není-li vozidlo registrováno v České republice,
- e) údaje o osobě, k jejíž přepravě se vztahuje osvobození vozidla od zpoplatnění podle § 20a odst. 1 písm. h) nebo i), je-li odlišná od provozovatele vozidla, kterými jsou její jméno, popřípadě jména, a příjmení a datum narození, a
- f) úředně ověřený podpis provozovatele vozidla.

(3) K oznámení podle odstavce 1 se přikládá

- a) souhlas osoby, k jejíž přepravě se osvobození vozidla od zpoplatnění vztahuje, s tím, aby ve vztahu k ní bylo osvobození od zpoplatnění zaznamenáno, jde-li o osobu odlišnou od provozovatele vozidla a o osvobození od zpoplatnění podle § 20a odst. 1 písm. h),

- b) kopie osvědčení o registraci silničního vozidla, technického průkazu silničního vozidla nebo osvědčení o shodě dokládající naplnění důvodu pro osvobození, jde-li o osvobození vozidla od zpoplatnění podle § 20a odst. 1 písm. o) a není-li vozidlo registrováno v České republice, a
- c) plná moc udělená provozovatelem vozidla opatřená jeho úředně ověřeným podpisem, je-li provozovatel vozidla zastoupen na základě plné moci.

(4) Na oznámení se nahlíží, jako by nebylo učiněno, pokud

- a) neobsahuje náležitosti podle odstavce 2 nebo přílohy podle odstavce 3, nebo
- b) po provedení záznamu na základě tohoto oznámení by v evidenci vozidel v systému časového zpoplatnění byl u více než 3 vozidel zaznamenán tentýž držitel průkazu ZTP nebo ZTP/P jako osoba, k jejíž přepravě se osvobození od zpoplatnění vztahuje, jde-li o osvobození od zpoplatnění podle § 20a odst. 1 písm. h).

(5) Nahlíží-li se na oznámení, jako by nebylo učiněno, Státní fond dopravní infrastruktury o tom neprodleně uvědomí provozovatele vozidla a uvede důvod podle odstavce 4.

(6) Provozovatel vozidla v systému časového zpoplatnění, u něhož je v evidenci vozidel v systému časového zpoplatnění zaznamenáno osvobození vozidla od zpoplatnění, je povinen oznámit nejpozději do 10 pracovních dnů Státnímu fondu dopravní infrastruktury, že

- a) pominuly důvody pro osvobození vozidla od zpoplatnění podle § 20a odst. 1 písm. a) až g), j), k), m), n) nebo o),
- b) osoba, k jejíž přepravě se podle oznámení podle odstavce 1 vztahuje osvobození vozidla od zpoplatnění podle § 20a odst. 1 písm. h), přestala být držitelem průkazu ZTP nebo ZTP/P nebo osobou jemu blízkou nebo
- c) osoba, k jejíž přepravě se podle oznámení podle odstavce 1 vztahuje osvobození od zpoplatnění podle § 20a odst. 1 písm. i), přestala být nezaopatřeným dítětem, které je léčeno pro onemocnění zhoubným nádorem nebo hemoblastosou, nebo vozidlem přestala být vykonávána přeprava takové osoby.

(7) Státní fond dopravní infrastruktury vymaže záznam o osvobození vozidla od zpoplatnění v evidenci vozidel v systému časového zpoplatnění bez zbytečného odkladu po obdržení

- a) oznámení podle odstavce 6 nebo
- b) požadavku provozovatele vozidla na výmaz tohoto záznamu.

(8) Oznámení podle odstavce 6 nebo požadavek na výmaz záznamu podle odstavce 7 písm. b) musí obsahovat úředně ověřený podpis.

(9) Podává-li se oznámení o osvobození vozidla od zpoplatnění, oznámení podle odstavce 6 nebo požadavek na výmaz záznamu podle odstavce 7 písm. b) elektronicky, musí být podány na elektronickém formuláři, který Státní fond dopravní infrastruktury zveřejní způsobem umožňujícím dálkový přístup.

(10) Úředně ověřený podpis podle odstavce 2 písm. f), odstavce 3 písm. c) nebo odstavce 8 se nevyžaduje, byl-li předmětný úkon podepsán způsobem, se kterým zvláštní právní předpis spojuje účinky vlastnoručního podpisu³⁹⁾.

§ 21c

Evidence vozidel v systému časového zpoplatnění

(1) Evidence vozidel v systému časového zpoplatnění obsahuje údaje o

- a) vozidlech, pro která byl uhrazen časový poplatek, vymezené v § 21a odst. 4,
- b) vozidlech v systému časového zpoplatnění, u nichž bylo oznámeno osvobození vozidla od zpoplatnění, vymezené v § 21b odst. 2 písm. a) až d),
- c) osobách, k jejichž přepravě se podle oznámení podle § 20a odst. 1 písm. h) nebo i) váže osvobození vozidla od zpoplatnění, kterými jsou údaje vymezené v § 21b odst. 2 písm. e) a čísla průkazů ZTP nebo ZTP/P, a
- d) počtu vozidel v systému časového zpoplatnění, která užila zpoplatněnou pozemní komunikaci bez úhrady časového poplatku.

(2) Evidence vozidel v systému časového zpoplatnění je informačním systémem veřejné správy^{11m)}.

(3) Správcem evidence vozidel v systému časového zpoplatnění je Státní fond dopravní infrastruktury.

(4) Státní fond dopravní infrastruktury umožní ověřit způsobem umožňujícím dálkový přístup podle

a) státní poznávací značky vozidla, zda

1. pro toto vozidlo je časový poplatek uhrazen a počátek a konec období, na které je uhrazen, nebo

2. je pro toto vozidlo v evidenci vozidel v systému časového zpoplatnění zaznamenáno osvobození vozidla od zpoplatnění, a

b) čísla průkazu ZTP nebo ZTP/P, u kterých vozidel je ve vztahu k držiteli průkazu zaznamenáno osvobození od zpoplatnění.

(5) Státní fond dopravní infrastruktury zajistí dálkový a nepřetržitý přístup k údajům obsaženým v evidenci vozidel v systému časového zpoplatnění Ministerstvu vnitra, Policii České republiky, Generální inspekci bezpečnostních sborů a orgánům Celní správy České republiky.

(6) Údaje podle odstavce 1 písm. a) se v evidenci vozidel v systému časového zpoplatnění uchovávají po dobu 2 let od konce období, pro které byl uhrazen časový poplatek.

(7) Státní fond dopravní infrastruktury sleduje, zda jsou zpoplatněné pozemní komunikace užívány v souladu s § 21 odst. 1, a využívá údaje obsažené v evidenci vozidel v systému časového zpoplatnění ke zvýšení efektivity kontroly úhrady časového poplatku.

³⁹⁾ § 18 odst. 2 zákona č. 300/2008 Sb., o elektronických úkonech a autorizované konverzi dokumentů, ve znění pozdějších předpisů.

§ 6 odst. 1 zákona č. 297/2016 Sb., o službách vytvářejících důvěru pro elektronické transakce.“.

8. § 21d a 21e se včetně nadpisů zrušují.

9. V § 40 odst. 4 písm. c) se slova „s), t), u) a v)“ nahrazují slovy „u), v), w) a x)“.

10. V § 40 odst. 8 písm. c) se za slovo „provozovatelem,“ vkládají slova „a totožnost přepravované osoby, k jejíž přepravě se má vztahovat osvobození vozidla od zpoplatnění podle § 20a odst. 1 písm. h) nebo i),“ a za slova „úhrady časového“ se vkládají slova „poplatku nebo naplnění důvodu pro osvobození vozidla od“.

11. V § 40 odst. 9 se text „§ 42b odst. 2“ nahrazuje textem „odst. 7 a § 42b odst. 1 písm. r), s) a t) a odst. 2“.

12. V § 40 se na konci odstavce 9 doplňuje věta „Státní fond dopravní infrastruktury oznamuje celnímu úřadu podezření ze spáchání přestupku podle § 42a odst. 7 a § 42b odst. 1 písm. r), s) a t).“.

13. Za § 41a se vkládá nový § 42, který zní:

„§ 42

(1) Ministerstvo práce a sociálních věcí poskytuje z Jednotného informačního systému práce a sociálních věcí způsobem umožňujícím dálkový a nepřetržitý přístup pro účely ověřování údajů uvedených v oznámení podle § 21b odst. 1 Státnímu fondu dopravní infrastruktury, Policii České republiky a orgánům Celní správy České republiky údaje o držitelích průkazu ZTP nebo ZTP/P, k jejichž přepravě se vztahuje osvobození vozidla od zpoplatnění podle § 20a odst. 1 písm. h).

(2) Poskytovanými údaji podle odstavce 1 jsou

- a) jméno, popřípadě jména, a příjmení,
- b) datum narození,
- c) datum vydání průkazu ZTP nebo ZTP/P,
- d) doba platnosti průkazu ZTP nebo ZTP/P a
- e) číslo průkazu ZTP nebo ZTP/P. “.

14. V § 42a odstavec 2 zní:

„(2) Řidič vozidla v systému časového zpoplatnění se dopustí přestupku tím, že v rozporu s § 21 užije bez úhrady časového poplatku zpoplatněnou pozemní komunikaci vozidlem, které není osvobozeno od zpoplatnění.“.

15. V § 42a se za odstavec 6 vkládá nový odstavec 7, který zní:

„(7) Fyzická osoba se jako provozovatel vozidla v systému časového zpoplatnění dopustí přestupku tím, že

a) oznámí osvobození vozidla od zpoplatnění Státnímu fondu dopravní infrastruktury podle § 21b odst. 1, aniž by

1. byly naplněny důvody pro osvobození vozidla od zpoplatnění podle § 20a odst. 1 písm. a) až g), j), k), m), n) nebo o),

2. osoba, k jejíž přepravě se podle oznámení má vztahovat osvobození podle § 20a odst. 1 písm. h), byla držitelem průkazu ZTP nebo ZTP/P a byla sama provozovatelem nebo osobou provozovateli blízkou, nebo

3. osoba, k jejíž přepravě se podle oznámení má vztahovat osvobození podle § 20a odst. 1 písm. i), byla nezaopatřeným dítětem, které je léčeno pro onemocnění zhoubným nádorem nebo hemoblastosou,

- b) jím provozovaným vozidlem, které je osvobozeno od zpoplatnění, je užita zpoplatněná pozemní komunikace, aniž by osvobození vozidla od zpoplatnění bylo podle § 21 odst. 1 písm. b) oznámeno Státnímu fondu dopravní infrastruktury, nebo
- c) nesplní oznamovací povinnost podle § 21b odst. 6.“.

Dosavadní odstavec 7 se označuje jako odstavec 8.

16. V § 42a odst. 8 písm. d) se slova „a odstavců 2 a 3“ nahrazují slovy „, odstavec 3 a odstavec 7 písm. a)“.

17. V § 42a odst. 8 se za písmeno d) vkládají nová písmena e) až g), která znějí:

- „e) do 20 000 Kč, jde-li o přestupek podle odstavce 2,
f) do 5 000 Kč, jde-li o přestupek podle odstavce 7 písm. b) a c),
g) příkazem na místě do 1 000 Kč, jde-li o přestupek podle odstavce 7 písm. b),“.

Dosavadní písmena e) až h) se označují jako písmena h) až k).

18. V § 42a se doplňuje odstavec 9, který zní:

„(9) Byl-li přestupek podle odstavce 2 spáchán s vozidlem, ve vztahu k němuž bylo Státnímu fondu dopravní infrastruktury oznámeno osvobození od zpoplatnění podle § 20a odst. 1 písm. h) nebo i) a nebylo podáno oznámení podle § 21b odst. 6 nebo požadavek provozovatele na výmaz tohoto záznamu podle § 21b odst. 7 písm. b), lze za něj uložit pokutu

- a) do 50 000 Kč,
b) příkazem na místě do 10 000 Kč.“.

19. V § 42b odst. 1 písmeno r) zní:

„r) jako provozovatel vozidla v systému časového zpoplatnění oznámí osvobození vozidla od zpoplatnění Státnímu fondu dopravní infrastruktury podle § 21b odst. 1, aniž by

1. byly naplněny důvody pro osvobození vozidla od zpoplatnění podle § 20a odst. 1 písm. a) až g), j), k), m), n) nebo o),
2. osoba, k jejíž přepravě se podle oznámení má vztahovat osvobození podle § 20a odst. 1 písm. h), byla držitelem průkazu ZTP nebo ZTP/P a byla sama provozovatelem nebo osobou provozovateli blízkou, nebo
3. osoba, k jejíž přepravě se podle oznámení má vztahovat osvobození podle § 20a odst. 1 písm. i), byla nezaopatřeným dítětem, které je léčeno pro onemocnění zhoubným nádorem nebo hemoblastosou,“.

20. V § 42b odst. 1 se za písmeno r) vkládají nová písmena s) a t), která znějí:

- „s) jím provozovaným vozidlem, které je osvobozeno od zpoplatnění, je užita zpoplatněná pozemní komunikace, aniž by osvobození vozidla od zpoplatnění bylo podle § 21 odst. 1 písm. b) oznámeno Státnímu fondu dopravní infrastruktury,
- t) jako provozovatel vozidla v systému časového zpoplatnění nesplní oznamovací povinnost podle § 21b odst. 6,“.

Dosavadní písmena s) až w) se označují jako písmena u) až y).

21. V § 42b odst. 6 písm. a) se slova „s), t) a v)“ nahrazují slovy „u), v) a x)“.

22. V 42b odst. 6 písm. b) se slova „, q) a r)“ nahrazují slovy „a q)“.
23. V § 42b odst. 6 písm. d) se slova „,u) a w)“ nahrazují slovy „r), w) a y)“.
24. V § 42b se na konci odstavce 6 tečka nahrazuje čárkou a doplňuje se písmeno e), které zní: „e) do 5 000 Kč, jde-li o přestupek podle odstavce 1 písm. s) a t).“.
25. V § 43 odst. 1 a 3, § 43a odst. 1 písm. b) a v § 43a odst. 2 písm. b) se text „§ 42b odst. 1 písm. s)“ nahrazuje textem „§ 42b odst. 1 písm. u)“.
26. V § 46 odst. 1 se slova „§ 21 odst. 3, výši bonusu podle § 21d odst. 3“ nahrazují textem „§ 21 odst. 4“.
27. V § 46 odst. 2 se text „§ 21d odst. 2, § 21e odst. 1 písm. a), § 21e odst. 2,“ nahrazuje textem „§ 21a odst. 6“.

Čl. II

Přechodná ustanovení

1. Řízení pravomocně neskončená přede dnem nabytí účinnosti tohoto zákona se dokončí a práva a povinnosti s nimi související se posoudí podle zákona č. 13/1997 Sb., ve znění účinném přede dnem nabytí účinnosti tohoto zákona.
2. Do 31. ledna 2021 lze úhradu časového poplatku prokázat rovněž způsobem podle zákona č. 13/1997 Sb., ve znění účinném přede dnem nabytí účinnosti tohoto zákona. Platnost kupónů prokazujících úhradu časového poplatku podle zákona č. 13/1997 Sb., ve znění účinném přede dnem nabytí účinnosti tohoto zákona, zůstává nedotčena.
3. Do 31. ledna 2021 lze zpoplatněnou pozemní komunikaci užit vozidlem osvobozeným od zpoplatnění bez úhrady časového poplatku, aniž by bylo osvobození vozidla od zpoplatnění oznámeno Státnímu fondu dopravní infrastruktury.

ČÁST DRUHÁ

Změna zákona o zpravodajských službách České republiky

Čl. III

V § 11 odst. 3 zákona č. 153/1994 Sb., o zpravodajských službách České republiky, ve znění zákona č. 53/2004 Sb., zákona č. 227/2009 Sb., zákona č. 170/2013 Sb., zákona č. 186/2013 Sb., zákona č. 219/2015 Sb. a zákona č. 251/2017 Sb. se za slova „sportovních vozidel^{3f)}“ vkládají slova „evidenci vozidel v systému časového zpoplatnění^{3g)}“.

ČÁST TŘETÍ

Změna zákona o Státním fondu dopravní infrastruktury

Čl. IV

V § 2 odst. 1 zákona č. 104/2000 Sb., o Státním fondu dopravní infrastruktury, ve znění zákona č. 129/2016 Sb., se na konci textu písmene g) doplňují slova „nebo pořízení vybavení potřebného ke kontrole úhrady časového poplatku“.

ČÁST ČTVRTÁ

Změna zákona o podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích

Čl. V

Zákon č. 56/2001 Sb., o podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích a o změně zákona č. 168/1999 Sb., o pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem vozidla a o změně některých souvisejících zákonů (zákon o pojištění odpovědnosti z provozu vozidla), ve znění zákona č. 307/1999 Sb., ve znění zákona č. 478/2001 Sb., zákona č. 175/2002 Sb., zákona č. 320/2002 Sb., zákona č. 193/2003 Sb., zákona č. 103/2004 Sb., zákona č. 186/2004 Sb., zákona č. 237/2004 Sb., zákona č. 411/2005 Sb., zákona č. 226/2006 Sb., zákona č. 311/2006 Sb., zákona č. 342/2006 Sb., zákona č. 170/2007 Sb., zákona č. 124/2008 Sb., zákona č. 137/2008 Sb., zákona č. 383/2008 Sb., zákona č. 227/2009 Sb., zákona č. 297/2009 Sb., zákona č. 347/2009 Sb., zákona č. 30/2011 Sb., zákona č. 152/2011 Sb., zákona č. 341/2011 Sb., zákona č. 457/2011 Sb., zákona č. 18/2012 Sb., zákona č. 169/2013 Sb., zákona č. 239/2013 Sb., zákona č. 243/2016 Sb., zákona č. 298/2016 Sb., zákona č. 63/2017 Sb., zákona č. 183/2017 Sb. a zákona č. 193/2018 Sb., se mění takto:

1. V § 5 odst. 5 písm. a) bodu 2 se slova „Celní správě“ nahrazují slovy „orgánům Celní správy“.
2. V § 5 odst. 5 písm. b) se slova „zákona a“ nahrazují slovem „zákona,“.
3. V § 5 se na konci odstavce 5 tečka nahrazuje čárkou a doplňuje se písmeno d), které zní:
„d) podle § 4 odst. 2 písm. a) a b), § 4 odst. 3 písm. b), f) a i) a § 4 odst. 4 písm. a)
 1. Státnímu fondu dopravní infrastruktury pro účely ověřování údajů v oznámení o osvobození vozidla od zpoplatnění podle zvláštního zákona a
 2. orgánům Celní správy České republiky pro účely výkonu dozoru nad plněním povinností řidičů a provozovatelů vozidel v systému časového zpoplatnění podle zvláštního zákona.“

ČÁST PÁTÁ

ÚČINNOST

Čl. VI

Tento zákon nabývá účinnosti dnem 1. ledna 2021, s výjimkou ustanovení čl. I bodu 6, které nabývá účinnosti dnem 1. ledna 2020.

Důvodová zpráva

I. Obecná část

A) Zhodnocení platného právního stavu, včetně zhodnocení současného stavu ve vztahu k zákazu diskriminace a ve vztahu k rovnosti mužů a žen

Předkládaný návrh obsahuje zejména změny zákona č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů, které se týkají především změny způsobu úhrady časového poplatku za užití zpoplatněných pozemních komunikací, jakož i změny způsobu prokazování a kontroly této úhrady.

Zpoplatnění obecného užívání některých pozemních komunikací vychází z úpravy obsažené v zákoně o pozemních komunikacích. Podle druhu motorového vozidla se zpoplatnění pozemních komunikací dělí na časové zpoplatnění, kterému podléhají silniční motorová vozidla nejméně se čtyřmi koly, jejichž největší povolená hmotnost činí nejvýše 3,5 tuny, a dále na tzv. výkonové zpoplatnění zahrnující úhradu mýtného, kterému podléhají silniční motorová vozidla nejméně se čtyřmi koly, jejichž největší povolená hmotnost činí více než 3,5 tuny.

Některá vozidla jsou od zpoplatnění osvobozena. Jedná se o vozidla uvedená v taxativním výčtu obsaženém v § 20a odst. 1 zákona o pozemních komunikacích a jsou jimi např. vozidla integrovaného záchranného systému, vozidla přepravující držitele průkazu ZTP nebo ZTP/P atd.

Podle platné právní úpravy lze zpoplatněnou pozemní komunikaci vozidlem v systému časového zpoplatnění, tedy vozidlem s největší povolenou hmotností do 3,5 tuny, užit pouze po zaplacení časového poplatku. Výše časového poplatku je stanovena prováděcím právním předpisem, a to na kalendářní rok, jeden měsíc a deset dnů. Horní hranice ročního poplatku je stanovena v zákoně o pozemních komunikacích a činí 1 500 Kč.

Úhrada časového poplatku se prokazuje dvoudílným kuponem, tzv. dálniční známkou. Jeden díl dálničního kuponu je nutné vylepit na čelní sklo vozidla a druhý díl musí mít řidič u sebe pro účely kontroly. Prováděcí právní předpis stanoví pro každý rok nové vzory dálničních kuponů. Na měsíčním a desetidenním kuponu se při jeho zakoupení vyznačuje počátek jeho platnosti.

K vydávání a prodeji dálničních kuponů je příslušný Státní fond dopravní infrastruktury, jemuž náleží příjmy z časového zpoplatnění. Státní fond dopravní infrastruktury k prodeji dálničních kuponů využívá za úplatu další osoby. Distribuční síť tak tvoří zejména čerpací stanice, pobočky České pošty atd.

Kontrola úhrady časového poplatku probíhá přímo v provozu, a to vizuální kontrolou projíždějících vozidel, u nichž se ověřuje, zda mají na čelním skle vylepený platný kupon. Tuto kontrolu provádějí policisté a celníci.

Porušení povinnosti úhrady časového poplatku před použitím zpoplatněné pozemní komunikace je přestupkem, za nějž lze uložit pokutu do 100 000 Kč nebo příkazem na místě pokutu do 5 000 Kč.

Problematickým aspektem současné právní úpravy je zejména omezená možnost kontroly úhrady časového poplatku, úniky z příjmů ze zpoplatnění způsobené paděláním dálničních kuponů, zvýšená zátěž na veřejné rozpočty a životní prostředí v souvislosti s výrobou, distribucí a likvidací papírových kuponů, a rovněž nadbytečná zátěž spojená s prováděním úhrady časového poplatku a navazujících úkonů na straně uživatelů zpoplatněných pozemních komunikací neodpovídající současným technologickým možnostem.

Kontrolu úhrady časového poplatku lze vykonávat pouze aktivní činností dozorujících kontrolních orgánů, které musí pro její provedení dotčená vozidla zastavovat na místě, případně

použit dalekohled. Kontrola je víceméně náhodná, což postupem času vedlo ke snížení odrazujícího efektu hrozby uložení sankce za porušování této povinnosti.

Co se týče padělání dálničních kuponů, dálniční kupony obsahují ochranné prvky, které se neustále zdokonalují, nicméně i zde je v důsledku vyspělých technik umožňujících padělání a v důsledku pouze namátkového provádění kontroly prakticky nemožné plošně zamezit takovému padělání. Pořizováním falzifikátů namísto pravých dálničních kuponů dochází ke snižování příjmů Státního fondu dopravní infrastruktury plynoucích z prodeje dálničních kuponů, čemuž však lze za stávající právní úpravy stěžít předcházet.

Výroba, skladování, distribuce, výměna, dotisk a likvidace dálničních kuponů v papírové podobě vyvolávají náklady, jež lze použitím moderních technologií eliminovat. Z hlediska ekologického lze přitom konstatovat, že potřeba výroby a následné likvidace těchto kuponů, má nepříznivé dopady na životní prostředí, a to i v případě neprodaných zásob, jež musí být každý rok vyrobeny pro zajištění dostatečné distribuce v počtu vyšším než skutečně prodaném.

Pořízení dálničního kuponu znamená pro uživatele zpoplatněné pozemní komunikace nutnost navštívit některé z distribučních míst, a to ještě před najetím na zpoplatněnou pozemní komunikaci, dále povinnost vyplnit státní poznávací značku vozidla na oba díly dálničního kuponu, jeden díl nalepit na čelní sklo vozidla a druhý díl mít neustále při sobě pro účely kontroly. Po skončení platnosti dálničního kuponu pak dále vzniká povinnost jej z čelního skla odstranit.

V dnešní době, kdy lze prakticky všechny platby činit bezhotovostně a dálkově, se tato forma úhrady poplatku za užívání zpoplatněných pozemních komunikací stává zastaralou a uživatelsky nekomfortní. Dálniční kupon v tomto případě slouží pouze ke kontrole úhrady časového poplatku jako důkaz o jeho zaplacení a lze si proto představit, že by takovou kontrolu bylo možné provádět jiným způsobem, tj. efektivněji a bez potřeby zvláštní manipulace s dálničním kuponem.

Současná právní úprava není diskriminační ani nemá dopady na rovnost žen a mužů.

B) Odůvodnění hlavních principů navrhované právní úpravy, včetně dopadů navrhovaného řešení ve vztahu k zákazu diskriminace a ve vztahu k rovnosti mužů a žen

V oblasti časového zpoplatnění užívání některých pozemních komunikací se navrhuje nová komplexní právní úprava, která výrazně zjednoduší proces úhrady časového poplatku za užívání zpoplatněných pozemních komunikací a zefektivní možnosti kontroly této úhrady.

Současné technologie umožňují ztotožnit vozidlo přímo při jízdě po zpoplatněné pozemní komunikaci, a to prostřednictvím státní poznávací značky jako jednoznačného identifikátoru vozidla. Úhradu časového poplatku lze proto provádět přímo pro konkrétní vozidlo identifikované jeho státní poznávací značkou, přičemž tato úhrada bude zaznamenána v evidenci, která bude v této souvislosti zřízena. V provozu na zpoplatněných pozemních komunikacích pak bude možné prostřednictvím videodetekce porovnávat údaje o projíždějících vozidlech s údaji obsaženými v evidenci, kontrolovat vozidla, o kterých lze předpokládat, že nemají uhrazen časový poplatek a v případě zjištění užití zpoplatněné pozemní komunikace bez úhrady časového poplatku sankcionovat porušení zákonné povinnosti.

Navrhovaná právní úprava pamatuje i na vozidla, která jsou osvobozena od zpoplatnění, tedy vozidla, u nichž je umožněno užívání zpoplatněných pozemních komunikací bez úhrady

časového poplatku. U těchto vozidel se předpokládá, že jejich provozovatelé oznámí Státnímu fondu dopravní infrastruktury předmětné osvobození, na základě čehož dojde k zaznamenání osvobození vozidel od zpoplatnění do evidence tak, aby bylo při kontrole zřejmé, že se na ně povinnost úhrady časového poplatku nevztahuje. Díky tomu se bude moct výkon kontroly zaměřit na vozidla, u nichž došlo k neoprávněnému užití pozemní komunikace bez úhrady časového poplatku. Primárně tato vozidla pak budou v provozu zastavována, což výkon kontroly značně zefektivní a zvýší se i odrazující efekt hrozby uložení sankce. Evidence osvobození vozidel od zpoplatnění rovněž umožní přesnější vyhodnocování efektivity kontroly úhrady časového poplatku.

Právní úprava osvobození vozidel od zpoplatnění v sobě zahrnuje jak osvobození vozidel určitých provozovatelů, u nichž není důvodné, aby se podíleli na zpoplatnění užívání některých pozemních komunikací (např. složky integrovaného záchranného systému, celní orgány, ozbrojené síly, obecní a městská policie atd.), tak osvobození vozidel převážejících některé zdravotně postižené osoby nebo osoby trpící určitými nemocemi, u nichž je osvobození odůvodněno zejména sociálními aspekty. Tato druhá skupina vozidel je od zpoplatnění osvobozena jen v případě, že v daný okamžik uvedenou osobu skutečně převáží. Podle návrhu nebude muset docházet k neustálému zaznamenávání osvobození vozidla v evidenci a jeho výmazu, pokud bude vozidlo užívat zpoplatněnou pozemní komunikaci, aniž by převáželo postiženou osobu, ale v době, kdy vozidlo postiženou osobu převážet nebude, bude muset mít na tuto dobu uhrazen časový poplatek. V opačném případě, bude-li při kontrole zjištěno, že u vozidla je zaznamenáno osvobození od zpoplatnění, avšak v danou chvíli nejsou naplněny důvody pro osvobození a vozidlo nemá uhrazený časový poplatek, budou naplněny znaky skutkové podstaty přestupku, a to kvalifikované skutkové podstaty, neboť takové jednání bude rovné vědomému zneužití institutu osvobození od zpoplatnění. Zatímco bude zaznamenávání údajů do evidence vozidel v systému časového zpoplatnění prováděné Státním fondem dopravní infrastruktury představovat úkon evidenčního charakteru prováděný mimo rámec správního řízení, celním úřadům a Policii České republiky zůstane zachována kompetence k výkonu státního dozoru v oblasti dodržování povinností v oblasti časového zpoplatnění.

Součástí návrhu je i rozšíření okruhu vozidel, na něž se vztahuje osvobození od zpoplatnění, a to o bližší vymezená vozidla na elektrický pohon. Dále se nově navrhuje zvýhodnění vozidel poháněných zemním plynem nebo biometanem, u nichž se stanoví maximální výše ročního poplatku na nižší úrovni oproti ostatním vozidlům v systému časového zpoplatnění. Tato zvýhodnění vychází primárně z usnesení vlády ze dne 20. listopadu 2015 č. 941, kterým byl v listopadu 2015 odsouhlasen Národní akční plán čisté mobility (NAP CM). Zvýhodnění se vztahuje pouze k vozidlům poháněným zemním plynem nebo biometanem, nikoli k vozidlům poháněným zkapalněným ropným plynem, neboť podpora těchto vozidel není s ohledem na jich značný počet nutná. Kromě toho je třeba vzít v potaz nižší celkové náklady vlastnictví (TCO) u vozidel na zkapalněný ropný plyn v porovnání s vozidly na zemní plyn nebo biometan. Vozidla na zkapalněný ropný plyn jsou v České republice provozována primárně na základě přestavby klasického benzínového vozidla, přičemž cena za tuto přestavbu není nikterak vysoká (cca 25 – 30 tisíc). Mnohdy je přitom tato přestavba realizována u starších vozidel. V případě vozidel na zemní plyn se přestavby na základě klasického benzínového vozidla realizují jen výjimečně a zpravidla se tak jedná o vozidla z prvovýroby, tedy o vozidla výrazně mladší než v případě vozidel na zkapalněný ropný plyn. V neposlední řadě lze jako důvod vztahování tohoto zvýhodnění pouze k vozidlům na zemní plyn uvést skutečnost, že u vozidel na zkapalněný ropný plyn se na rozdíl od vozidel na zemní plyn nepočítá s širším využíváním biometanu, které u vozidel na zemní plyn může vést ke snížení emisí až o 90% oproti emisím vozidel na konvenční paliva.

Dále dochází k dílčímu upřesnění a doplnění osvobození vozidel některých subjektů, a to s ohledem na charakter jejich činnosti a nový způsob prokazování úhrady časového poplatku.

Návrhem rovněž dochází ke stanovení maximální výše časového poplatku na 30 dnů a 10 dnů, a to s ohledem na ústavní požadavek stanovení mezí těchto poplatků pro výkonnou moc zákonodárcem.

Odůvodnění hlavních principů navrhované právní úpravy je obsahem Závěrečné zprávy z hodnocení dopadů regulace (RIA), která detailně popisuje důvody pro přijetí navrhované právní úpravy.

Navrhovaná právní úprava není diskriminační a ani se žádným způsobem nedotýká problematiky rovnosti mužů a žen, neboť mezi nimi nijak nerozlišuje.

C) Vysvětlení nezbytnosti navrhované právní úpravy v jejím celku

K zásadní změně způsobu úhrady časového poplatku a jejího prokazování a kontroly nelze přistoupit bez změny příslušné právní úpravy.

V budoucnu se již nepočítá s vydáváním dálničních kupónů a jejich vylepováním na čelní sklo vozidla, naopak je potřeba v zákoně o pozemních komunikacích zakotvit právní rámec pro úhradu časového poplatku ve vazbě na státní poznávací značku vozidla, zaznamenávání osvobození vozidel od zpoplatnění, práva a povinnosti s tím spojená i příslušné sankce pro případ nesplnění těchto povinností.

Za účelem umožnění bezplatného užívání zpoplatněných pozemních komunikací vozidlům s elektrickým pohonem je dále nezbytné rozšířit okruh vozidel osvobozených od zpoplatnění přímo v zákoně.

Podrobnější odůvodnění nezbytnosti navrhované právní úpravy je uvedeno v Závěrečné zprávě z hodnocení dopadů regulace (RIA).

D) Zhodnocení souladu navrhované právní úpravy s ústavním pořádkem České republiky

Navržená úprava je v souladu s ústavním pořádkem České republiky a opírá se o čl. 11 odst. 5 Listiny základních práv a svobod, dle něhož lze daně a poplatky ukládat pouze na základě zákona.

E) Zhodnocení souladu navrhované právní úpravy s právem Evropské unie

Zpoplatnění užívání pozemních komunikací vozidly, jejichž maximální přípustná hmotnost nepřevyšuje 3,5 tuny, není předmětem regulace sekundárním právem Evropské unie. Směrnice Evropského parlamentu a Rady 1999/62/ES o výběru poplatků za užívání určitých pozemních komunikací těžkými nákladními vozidly se dle jejího čl. 1 ve spojení s čl. 2 písm. d) vztahuje toliko na motorová vozidla nebo jízdní soupravy, které jsou určeny nebo používány k silniční přepravě zboží a jejichž maximální přípustná hmotnost činí více než 3,5 tuny.

Navrhovaná právní úprava nicméně respektuje požadavky primárního práva Evropské unie v tom, že nezakládá diskriminaci na základě státní příslušnosti provozovatele vozidla nebo výchozího či cílového místa přepravy. Toto konstatování se přitom opírá o sdělení Komise o uplatňování poplatků za vnitrostátní silniční infrastrukturu vybíraných u lehkých osobních vozidel [COM (2012) 199 final], které v kontextu primárního práva Evropské unie popisuje obecné principy, na kterých má stát systém zpoplatnění.

Předkladatel v této souvislosti upozorňuje zejména na skutečnost, že přijetí návrhu zákona rozšíří možnosti úhrady časového poplatku. Časový poplatek bude možné uhradit nejen přímo u subjektů tvořících součást distribuční sítě Státního fondu dopravní infrastruktury, ale též bezhotovostně a dálkově. Rozšíření možností úhrady časového poplatku představuje příznivé opatření kromě jiného i pro krátkodobé a cizí uživatele zpoplatněných pozemních komunikací. Informace o možnostech úhrady časového poplatku budou nadále široce dostupné a poskytované veřejnými subjekty (zejména Státním fondem dopravní infrastruktury) a patrně též subjekty soukromými.

Mezi výší dlouhodobých a krátkodobých poplatků bude zachována potřebná míra přiměřenosti. Návrh zákona stanoví maximální výši časových poplatků, přičemž o jejich finální výši rozhodne vláda.

Pokud jde o kontrolu úhrady časového poplatku, jež by měla být vykonávána nediskriminačně, je vhodné uvést, že kontrola bude nadále vykonávána primárně celníky a policisty na pozemních komunikacích, k čemuž bude využitelný efektivnější nástroj videodetekce státních poznávacích značek. Osoba pachatele bude nadále identifikovatelná v rámci provedené kontroly a věc s ní může být řešena příkazem na místě nebo zahájením přestupkového řízení. Stejně tak bude moci být řidiči uložena povinnost složit kauci dle § 43a zákona o pozemních komunikacích (bude-li dáno důvodné podezření, že se bude přestupce vyhýbat přestupkovému řízení nebo že by případné vymáhání uložené pokuty bylo spojeno s nepřiměřenými náklady, popřípadě nebylo vůbec možné). Provozovatel vozidla nebude dle finálního znění návrhu zákona postihován za užití zpoplatněné pozemní komunikace vozidlem bez úhrady časového poplatku. Návrh zákona tedy nezakládá diskriminační zacházení s tuzemskými, ani cizími osobami.

Předkladatel rovněž posoudil osvobození elektronických vozidel od zpoplatnění a snížení časového poplatku u vozidel poháněných zemním plynem a biometanem z hlediska unijní regulace veřejné podpory. Primárními příjemci zvýhodnění plynoucího z osvobození od časového zpoplatnění a snížené sazby příslušného poplatku nebudou výrobci vozidel ani provozovatelé dobíjecích a plnicích stanic. Opatření má ekonomicky zvýhodnit provozovatele elektrických vozidel a vozidel poháněných zemním plynem. Toto opatření bude stanoveno přímo zákonem a bude obecně dopadat na plátce tohoto zpoplatnění, jimiž mohou být jak fyzické nepodnikající osoby, tak podnikatelé. I ve vztahu k podnikatelům platí, že provozovatelem dotčených vozidel mohou být jakékoli hospodářské subjekty, aniž by bylo rozhodující, v jakém odvětví hospodářství působí. Opatření obsažené v navrženém zákoně tak nezakládá selektivní ekonomické zvýhodnění určitého podniku nebo odvětví hospodářství, jelikož ze zvýhodnění může těžit jakýkoliv subjekt práva, který je v pozici provozovatele vozidla s určitým typem pohonu.

Přímé zvýhodnění provozovatelů vybraných vozidel může mít nepřímý pozitivní účinek na provozovatele příslušných dobíjecích či plnicích stanic nebo na výrobce uvedených vozidel. Jde však o sekundární účinek opatření podporujícího v první řadě provozovatele určitých vozidel. Zákonodárce přijetím navrženého ustanovení zákona neposkytuje přímou finanční výhodu pro zmíněné hospodářské subjekty, ani těmto subjektům nesnižuje náklady, které musí standardně nést.

Ministerstvo dopravy se domnívá, že osvobození od časového zpoplatnění a snížená sazba předmětného poplatku nezakládají opatření splňující znaky veřejné podpory, jak jsou obecně vymezeny čl. 107 odst. 1 Smlouvy o fungování Evropské unie.

Navržená právní úprava je celkově v souladu s právem Evropské unie.

F) Zhodnocení souladu navrhované právní úpravy s mezinárodními smlouvami, jimiž je Česká republika vázána, včetně zhodnocení slučitelnosti navrhované právní úpravy s Úmluvou o ochraně lidských práv a základních svobod

F. 1 Zhodnocení souladu navrhované právní úpravy s mezinárodními smlouvami, jimiž je Česká republika vázána

Navrhovaná právní úprava je v souladu s mezinárodními smlouvami, jimiž je Česká republika vázána.

F. 2 Zhodnocení slučitelnosti navrhované právní úpravy s Úmluvou o ochraně lidských práv a základních svobod

Obsah navrhovaného zákona byl posouzen z hlediska slučitelnosti s Úmluvou o ochraně lidských práv a základních svobod (dále jen „Úmluva“) a byla identifikována navrhovaná ustanovení, o nichž lze uvažovat jako o ustanoveních, jichž se dotýká právní úprava regulovaná Úmluvou. Jako relevantní se jeví posouzení slučitelnosti navrhovaných ustanovení s právem na ochranu majetku ve smyslu Protokolu č. 1 Úmluvy a zásadou uložení trestu jen na základě zákona ve smyslu čl. 7 Úmluvy.

Právo na ochranu majetku (Protokol č. 1 Úmluvy)

Protokol č. 1 Úmluvy stanoví, že každá fyzická nebo právnická osoba má právo pokojně užívat svůj majetek. Nikdo nemůže být zbaven svého majetku s výjimkou veřejného zájmu a za podmínek, které stanoví zákon a obecné zásady mezinárodního práva (čl. 1 odst. 1). To nebrání právu států přijímat zákony, které považují za nezbytné, aby upravily užívání majetku v souladu s obecným zájmem a zajistily placení daní a jiných poplatků nebo pokut (čl. 1 odst. 2).

Návrh zákona rozšiřuje okruh přestupků a stanoví sazby pokut, které se za jejich spáchání uloží. Jde o přestupky, jejichž skutkové podstaty vychází z porušení nových povinností zaváděných tímto návrhem. U všech přestupků jsou stanoveny pouze horní hranice sazeb pokut. Jejich výše odpovídají typové závažnosti jednání, která naplňují skutkové podstaty jednotlivých přestupků. Návrh tak ctí zásadu přiměřenosti a je v tomto ohledu v souladu s článkem 1 odst. 1 a 2 Protokolu č. 1 Úmluvy.

Zásada uložení trestu jen na základě zákona (čl. 7 Úmluvy)

Článek 7 odst. 1 Úmluvy stanoví, že nikdo nesmí být odsouzen za jednání nebo opomenutí, které v době, kdy bylo spácháno, nebylo podle vnitrostátního nebo mezinárodního práva trestným činem. Rovněž nesmí být uložen trest přísnější, než jaký bylo možno uložit

v době spáchání trestného činu. Podle článku 7 odst. 2 Úmluvy tento článek nebrání souzení a potrestání osoby za jednání nebo opomenutí, které v době, kdy bylo spácháno, bylo trestné podle obecných právních zásad uznávaných civilizovanými národy.

Při vědomí toho, že pro účely posouzení souladu návrhu zákona s Úmluvou lze nahlížet na přestupky jako na trestné činy, lze konstatovat, že nově formulované přestupky naplňují zásadu nullum crimen, nulla poena sine lege vtělenou do článku 7 Úmluvy. Přestupky jsou formulovány jasným způsobem, takže adresát normy z ní může seznat, jaké konání či opomenutí způsobuje jeho delikt (trestní) odpovědnost, a působí do budoucna, nikoliv retroaktivně. I z tohoto pohledu je tedy návrh v souladu s Úmluvou.

G) Zhodnocení předpokládaného hospodářského a finančního dosahu navrhované právní úpravy na státní rozpočet, ostatní veřejné rozpočty, na podnikatelské prostředí České republiky, dále sociální dopady, včetně dopadů na specifické skupiny obyvatel a dopady na životní prostředí

Hospodářský a finanční dopad

S přechodem na nový způsob úhrady časového poplatku a jejího prokazování a kontroly budou spojeny jednorázové investiční náklady, zejm. na pořízení informačního systému, ve kterém budou evidovány informace o uhrazených časových poplatcích, o osvobození vozidel a o počtu vozidel, která použila zpoplatněnou pozemní komunikaci bez úhrady časového poplatku, dále na vybudování internetového portálu a mobilních aplikací, na vzájemnou integraci příslušných informačních systémů a rovněž na osazení kontrolních zařízení pro monitoring přímo na pozemních komunikacích.

S novým způsobem úhrady časového poplatku, jejího prokazování a kontroly budou spojeny provozní náklady, které by dle Závěrečné zprávy z hodnocení dopadů regulace měly dosahovat cca 160 – 240 mil. Kč ročně, přičemž v tomto rozmezí jsou rozpuštěny i výše uvedené investiční náklady. Oproti současnému stavu, kdy si výroba a distribuce dálničních kupónů každoročně vyžádá výdaje ve výši cca 280 mil. Kč, by mělo dojít každý rok k úspoře finančních prostředků ve výši cca 40 – 120 mil. Kč.

Tyto náklady budou hrazeny z rozpočtu Státního fondu dopravní infrastruktury.

V otázce výnosů z úhrady časového poplatku lze při přechodu na nový způsob úhrady časového poplatku, jejího prokazování a kontroly očekávat zvýšení příjmů o 220 mil. Kč ročně. Jak vyplývá ze Závěrečné zprávy z hodnocení dopadů regulace, lze toto zvýšení příjmů očekávat zejména v důsledku důslednější a efektivnější kontroly při využití videodetekce státních poznávacích značek vozidel.

S přijetím navrhované právní úpravy tedy nebude spojeno zvýšení nákladů státního rozpočtu ani rozpočtu Státního fondu dopravní infrastruktury. Z rozpočtu Státního fondu dopravní infrastruktury bude nezbytné uhradit investiční náklady spojené se zavedením nového způsobu úhrady časového poplatku, jejího prokazování a kontroly, avšak celkové objemy prostředků, s nimiž Fond hospodaří, nebudou muset být v souvislosti s navrženou změnou právní úpravy navýšeny.

Z dlouhodobého hlediska se očekává zvýšení čistých příjmů z časového zpoplatnění, a to o 260 – 340 mil. Kč ročně. Jak vyplývá ze Závěrečné zprávy z hodnocení dopadů regulace, změna způsobu úhrady časového poplatku, jejího prokazování a kontroly bude účelná i v případě, že její využitelnost bude časově omezena v souvislosti se změnami nyní zvažovanými

orgány Evropské unie. Změny diskutované v rámci tzv. silničního balíčku, kterými by mohlo dojít k zavedení výkonového zpoplatnění pozemních komunikací i u vozidel s hmotností do 3,5 tuny, by mohly nastat k 1. lednu 2028. Pokud by byly zvažované změny skutečně přijaty, Česká republika by musela zcela ustoupit od časového zpoplatnění, čímž by byl efekt navrhované právní úpravy výrazně snížen.

Naopak nepříznivý dopad na příjmy Státního fondu dopravní infrastruktury bude mít nově zaváděné osvobození od zpoplatnění pro vozidla na elektrický pohon. Vzhledem k tomu, že v současné době je v České republice registrováno pouze cca 1 300 těchto vozidel, jedná se o minimální dopad na příjmy z časového zpoplatnění. Do budoucna se očekává nárůst počtu těchto vozidel (pro rok 2020 se odhaduje cca 17 000 vozidel), s čímž bude spojeno snížení příjmů Státního fondu dopravní infrastruktury o cca 25 500 000 Kč ročně.

Dále bude mít určitý dopad na příjmy Státního fondu dopravní infrastruktury snížení maximální výše ročního časového poplatku pro vozidla poháněná zemním plynem nebo biometanem na 1 000 Kč. V současné době je takových vozidel v České republice registrováno 18 000 s tím, že v odhadu pro rok 2020 je navýšení jejich počtu na 50 000. Dle odhadu by do budoucna v důsledku tohoto zvýhodnění mělo dojít ke snížení příjmů Státního fondu dopravní infrastruktury o 37 500 000 Kč ročně.

Dopad na podnikatelské prostředí, na životní prostředí a na specifické skupiny obyvatel

U návrhu se předpokládají pozitivní dopady jak na podnikatelské prostředí, tak na občany, v podobě snazší úhrady časového poplatku a jejího prokazování.

Z hlediska dopadů na specifické skupiny obyvatel, zejména držitelů průkazu ZTP nebo ZTP/P, návrh zavádí novou povinnost provozovatele vozidla převážejícího takovou osobu oznámit osvobození vozidla od zpoplatnění Státnímu fondu dopravní infrastruktury, k čemuž bude vyžadováno svolení držitele průkazu ZTP nebo ZTP/P. Počítá se pouze s jednorázovým oznámením, které, budou-li trvat důvody pro osvobození vozidla, nebude nutné opakovat. Tato nově zaváděná povinnost však v kontextu nové právní úpravy povede k ochraně těchto osob před zbytečnou zátěží (zejména častému a opakovanému zastavování vozidla v provozu), které by jinak byly vystaveny, pokud by jejich vozidla byla při kontrole prostřednictvím videodetekce vyhodnocena jako užívající zpoplatněnou pozemní komunikaci bez úhrady časového poplatku.

Rozsah osvobození vozidel od zpoplatnění se rozšiřuje o vozidla na elektrický pohon, což by mělo alespoň mírně kompenzovat výrazně vyšší pořizovací cenu i celkové náklady vlastnictví (TCO) těchto vozidel v porovnání s vozidly na konvenční paliva.

Očekávají se rovněž pozitivní dopady na životní prostředí v důsledku osvobození vozidel na elektrický pohon od zpoplatnění a snížení maximální výše časového poplatku pro vozidla poháněná zemním plynem nebo biometanem – tato opatření představují motivační prvky k pořizování ekologických vozidel. Vozidla na elektrický pohon jsou z hlediska emisí CO₂ bezemisní, příp. při provozu v kombinaci s jiným palivem nízkoemisní, což má na životní prostředí jednoznačně pozitivní vliv. U vozidel poháněných zemním plynem toto platí zatím v nižší míře (úspora emisí CO₂ oproti spalovacímu motoru cca 15-25%), což je mimochodem i důvod, proč u vozidel na zemní plyn není navrženo 100% osvobození od úhrady časového poplatku. U tohoto segmentu vozidel je třeba vnímat i plány plynárenských společností na postupné přimíchávání biometanu do plynárenské distribuční sítě (viz Memorandum vlády s Plynárenským svazem), což by mělo postupně dále zlepšit ekologické parametry vozidel na zemní plyn.

H) Zhodnocení dopadů navrhovaného řešení ve vztahu k ochraně soukromí a osobních údajů

Navrhovaná právní úprava se částečně dotýká jak ochrany soukromí, tak ochrany osobních údajů.

V rámci oznamování osvobození vozidel od zpoplatnění Státnímu fondu dopravní infrastruktury návrh předpokládá sdělování určitých údajů nejen o vozidlech, ale i o jejich provozovateli a osobách, k jejichž přepravě se vztahuje důvod pro osvobození vozidla od zpoplatnění. V rámci tohoto úkonu může docházet ke zpracování osobních údajů fyzických osob, které je upraveno nařízením Evropského parlamentu a Rady (EU) 2016/679 ze dne 27. dubna 2016 o ochraně fyzických osob v souvislosti se zpracováním osobních údajů a o volném pohybu těchto údajů a o zrušení směrnice 95/46/ES (obecné nařízení o ochraně osobních údajů). Zpracování osobních údajů je však ve vztahu k ochraně osobních údajů vhodné, potřebné a přiměřené, a proto ob stojí v testu proporcionality.

Jedná se o údaje, jejichž prostřednictvím bude možné v rámci kontroly ověřit, zda jsou dány důvody pro osvobození vozidla od zpoplatnění. Bez sdělení těchto údajů by nebylo možné kontrolu provádět efektivně a bylo by zvýšeno riziko obcházení povinnosti úhrady časového poplatku prostřednictvím institutu osvobození od zpoplatnění.

Ke zpracování osobních údajů nebude docházet bez vědomí osoby, které se týkají. U osobních údajů o provozovateli vozidla to bude zajištěno tím, že jen provozovatel vozidla bude oprávněn učinit předmětné oznámení, přičemž se bude vyžadovat jeho úředně ověřený podpis. U osob, k jejichž přepravě se vztahuje osvobození od zpoplatnění, se bude vyžadovat jejich souhlas. S údaji o těchto osobách tedy nebude nakládáno bez jejich vědomí. Tímto souhlasem se nicméně nic nemění na tom, že právním základem pro vedení údajů v evidenci vozidel v systému časového zpoplatnění bude čl. 6 odst. 1 písm. e) obecného nařízení o ochraně osobních údajů, dle něhož je zpracování předmětných údajů nezbytné pro splnění úkolu ve veřejném zájmu nebo při výkonu veřejné moci.

Z hlediska nezbytnosti a přiměřenosti zpracování osobních údajů lze poukázat na výčet údajů, které budou evidovány. Jedná se pouze o nejnútnější údaje potřebné k identifikaci osoby, k níž se váže osvobození vozidla od zpoplatnění, a to pouze o její jméno, příjmení a datum narození. V evidenci vozidel časového zpoplatnění se budou dále vést údaj o čísle průkazu ZTP nebo ZTP/P, který bude získán přístupem do Jednotného informačního systému práce a sociálních věcí. Jedná se tedy o údaj, který je již v informačním systému veřejné správy veden, a je nezbytný pro ověřování naplnění důvodu pro provedení záznamu o osvobození vozidla od zpoplatnění (ve vztahu k jednomu držiteli průkazu ZTP nebo ZTP/P bude možné provést záznam nejvýše u třech vozidel).

Státní fond dopravní infrastruktury při ochraně osobních údajů postupuje podle obecného nařízení o ochraně osobních údajů. V této souvislosti vypracovává pro své činnosti analýzu rizik včetně identifikace rizik spojených s ochranou osobních údajů, a navíc eviduje veškeré incidenty spojené s osobními údaji. Zaměstnanci Státního fondu dopravní infrastruktury jsou ve služebním poměru podle zákona č. 234/2014 Sb., o státní službě, ve znění pozdějších předpisů, jsou vázáni služebním slibem a musí dodržovat Etický kodex zaměstnanců Státního fondu dopravní infrastruktury, navíc jsou vázáni vnitřní směrnici k zajištění ochrany osobních údajů.

Pro účely kontroly a případného vedení řízení o přestupku návrh předpokládá poskytování některých údajů o vozidlech, jejich provozovateli a osobách, k jejichž přepravě se váže osvobození vozidel od zpoplatnění, z jiných informačních systémů veřejné správy. Tento přístup k zákonem vymezeným údajům představuje nicméně takové nakládání s údaji,

kteří je striktně regulováno za účelem zajištění ochrany poskytnutých údajů před jejich možným zneužitím. Bez těchto údajů by nebylo možné dosáhnout účelu, pro který budou získávána, tedy efektivní kontroly řádného hrazení časového poplatku.

Návrh dále počítá s tím, že některé údaje budou zveřejňovány způsobem umožňujícím dálkový přístup. U vozidla, pro které byl uhrazen časový poplatek, se jedná o údaj o státní poznávací značce a období, na které byl časový poplatek uhrazen. V této oblasti tedy není právo na ochranu osobních údajů nijak dotčeno. U vozidel, u nichž bylo Státnímu fondu dopravní infrastruktury oznámeno osvobození od zpoplatnění, se jedná o údaj o státní poznávací značce vozidla a v případě vozidel osvobozených z důvodu přepravy držitele průkazu ZTP nebo ZTP/P rovněž údaj o čísle takového průkazu. Toto zveřejňování má přinést občanům možnost kdykoliv jednoduchým způsobem zkontrolovat, zda má vozidlo uhrazeno časový poplatek či zda bylo oznámeno osvobození vozidla Státnímu fondu dopravní infrastruktury. Držitelům průkazů ZTP nebo ZTP/P bude tímto způsobem umožněno ověřovat, osvobození kolika a kterých vozidel je vázáno na jejich osobu.

Je potřeba zdůraznit, že obsahem ani účelem navržené právní úpravy není vyloučit aplikaci čl. 15 unijního nařízení, jenž subjektu údajů přiznává právo získat od správce potvrzení, zda osobní údaje, které se ho týkají, jsou či nejsou zpracovávány, a pokud zpracovávány jsou, ukládá správci povinnost sdělit subjektu údajů určité informace týkající se tohoto zpracovávání.

Pokud se subjekt údajů obrátí na Státní fond dopravní infrastruktury, v souladu s unijním nařízením bude mít právo na relevantní odpověď. Toto právo není návrhem zákona vyloučeno, podmíněno ani omezeno. Účelem § 21c zákona ve znění návrhu jeho novely je umožnit provozovatelům vozidel, řidičům a jiným osobám, na něž je osvobození od zpoplatnění navázáno, operativně a flexibilně zjistit, zda je u vozidla evidována úhrada časového poplatku nebo jeho osvobození, aniž by si o tuto informaci museli separátně žádat.

Na základě výše uvedených skutečností lze konstatovat, že zpracování osobních údajů podle navrhované právní úpravy bude přiměřené, neboť bude docházet ke zpracování osobních údajů v nejmenším možném rozsahu, pro jasně stanovený účel a v souladu s právními předpisy. Při zpracování osobních údajů bude dbáno na předcházení rizikům a snahu omezit negativní vlivy zpracování osobních údajů na subjekty osobních údajů.

Navržená úprava tedy není v rozporu s právem na ochranu osobních údajů.

Co se týče ochrany soukromí, návrh, tak jako současná právní úprava, počítá s prováděním kontroly úhrady časového poplatku či naplnění důvodů pro osvobození vozidel od zpoplatnění přímo v provozu. Tato kontrola se bude dotýkat nejen samotných řidičů vozidel, ale v případě osvobození vozidla z titulu přepravy určitých osob (držitelů průkazu ZTP nebo ZTP/P či dětí léčených pro onemocnění zhoubným nádorem nebo hemoblastosou) i těchto osob. Jedná se však, a i nadále se bude jednat, pouze o kontrolu v rámci standardních kontrolních úkonů oprávněných subjektů, tj. celníků a policistů, což nelze považovat za nepřiměřený ani neodůvodněný zásah do soukromí těchto osob.

Navržená úprava tedy není v rozporu s právem na ochranu soukromí.

I) Zhodnocení korupčních rizik

Zhodnocení korupčních rizik bylo provedeno podle Metodiky CIA (Corruption Impact Assessment; Metodika hodnocení korupčních rizik), kterou uveřejnil Vládní výbor pro koordinaci boje s korupcí.

Přiměřenost

Navrhovaná právní úprava využívá stávajících konceptů a procesů, které již v českém právním řádu existují, které se osvědčily a u nichž je míra korupčních rizik v přijatelných mezích.

Zaznamenáváním údajů o úhradě časových poplatků, o osvobození vozidel i o počtu vozidel, která užila zpoplatněnou pozemní komunikaci bez úhrady časového poplatku, bude zvýšena objektivita při posuzování porušování povinností spojených s užíváním zpoplatněných pozemních komunikací, což by mělo vést ke snížení korupčních rizik.

Efektivita

Navrhovaná právní úprava je dostatečně určitá a předpokládá, že veřejná správa bude schopna kontrolovat a vynucovat dodržování dané regulace.

Odpovědnost

Z návrhu zákona je zřejmé, které orgány budou v jednotlivých věcech rozhodovat. Nedochozí přitom ke změně státních orgánů příslušných k vedení správních řízení v oblasti časového zpoplatnění - přestupky na úseku časového zpoplatnění budou kompetentní projednávat nadále pouze celní úřady a Policie České republiky.

Z hlediska soustředění pravomocí nepřináší navrhovaná právní úprava jejich nadměrné soustředění u jednoho orgánu, zároveň však nedochází k rozdělení pravomocí mezi vyšší počet neurčitých osob.

Osoby odpovědné za konkrétní rozhodnutí lze jasně identifikovat.

Opravné prostředky

Všechna řízení v navrhované právní úpravě jsou navázána na zákon o odpovědnosti za přestupky a řízení o nich a na správní řád. Správní řád a další právní předpisy poskytují nástroje pro účinnou obranu proti nesprávnému postupu orgánu veřejné správy napříč nejrůznějšími oblastmi právní úpravy. Zvláštní nástroje nejsou nastaveny. Z toho vyplývá i možnost podávat řádné a mimořádné opravné prostředky tak, jak je předvírají obecné právní předpisy, na které je navrhovaná právní úprava navázána.

Kontrolní mechanismy

Navrhovaná právní úprava dostatečně konkrétně a srozumitelně nastavuje systém odpovědnosti jednotlivých účastníků, včetně příslušných sankcí.

Návrh vychází z navázání navrhované právní úpravy na úpravu v zákoně o odpovědnosti za přestupky a řízení o nich a ve správním řádu.

Principiálně návrh předpokládá, že kontrola úhrady časového poplatku bude i nadále prováděna celníky a policisty na pozemních komunikacích, k čemuž budou tyto subjekty použít lepší nástroje (videodetekce státních poznávacích značek).

Transparentnost a otevřená data

Navrhovaná právní úprava nemá žádný vliv na dostupnost informací podle zákona č. 106/1999 Sb., o svobodném přístupu k informacím, ve znění pozdějších předpisů.

Dobrá praxe

Navrhovaná právní úprava využívá již existující postupy vyplývající ze zákona o odpovědnosti za přestupky a řízení o nich a ze správního řádu. Navrhovaná právní úprava dále staví na již existujících

vztazích správní nadřízenosti a podřízenosti mezi jednotlivými správními úřady. Sankce za přestupky, které jsou zaváděny, jsou doplňovány do již existujícího systému sankcí a jsou odstupňovány podle závažnosti přestupku.

Lze tedy konstatovat, že navržená právní úprava se shoduje se známou dobrou praxí a neobsahuje procesy ani sankce, které by se nejevily přiměřené ve srovnání se stávající legislativou.

J) Zhodnocení dopadů na bezpečnost nebo obranu státu

Navrhovaná právní úprava nemá dopad na bezpečnost nebo obranu státu.

II. Zvláštní část

K bodu 1

Technická zařízení určená ke kontrole úhrady časového poplatku, která budou umístěna na pozemní komunikaci nebo na silničním pozemku, typicky kamerový systém, budou příslušenstvím pozemní komunikace. Obdobně je tomu v případě technických zařízení určených ke kontrole úhrady mýtného.

K bodu 2

Navrhuje se doplnění osvobození vozidel ozbrojených sborů jiného státu na základě vzájemnosti od zpoplatnění tak, aby bylo možné realizovat přeshraniční pronásledování nebo mezinárodní spolupráci v oblasti společného nasazení policejních sil a prostředků

v příhraničních lokalitách, a to obvykle v návaznosti na bilaterální smlouvy o policejní spolupráci uzavřené mezi Českou republikou a sousedními státy.

K bodu 3

Navrhuje se terminologické upřesnění tak, aby použitý pojem byl v souladu se zákonem č. 56/2001 Sb.

K bodu 4

V souvislosti s novým způsobem prokazování úhrady časového poplatku se navrhuje osvobození vozidel Generální inspekce bezpečnostních sborů a Bezpečnostní informační služby, a to s ohledem na obdobný výkon činnosti jako u jiných subjektů, jejichž vozidla jsou osvobozena od zpoplatnění. Současně dochází k upuštění od osvobození vozidel vedených v registru silničních vozidel členů diplomatické mise od zpoplatnění, neboť s ohledem na čl. 23 odst. 1, resp. čl. 34 písm. e) Vídeňské úmluvy o diplomatických stycích není pro takové osvobození důvod (jedná se o poplatek za službu, kterou je užití zpoplatněné pozemní komunikace).

K bodu 5

Upřesňuje se vymezení osvobození vozidel zařazených do státních hmotných rezerv od zpoplatnění.

K bodu 6

Navrhuje se rozšíření okruhu vozidel osvobozených od zpoplatnění o vozidla na elektrický pohon. Bude se jednat jak o vozidla, jejichž palivem je výhradně elektrická energie nebo vodík, tak o vozidla, jejichž pohonem je elektrická energie v kombinaci s jiným palivem nebo vodík v kombinaci s jiným palivem, avšak pouze za předpokladu, že hodnota emisí CO₂ při kombinovaném provozu je nejvýše 50 g/km. Pro posouzení nároku na bezplatné užití pozemní komunikace bude v tomto případě rozhodující údaj o palivu a hodnotě emisí CO₂ při kombinovaném provozu uvedený v osvědčení o registraci silničního vozidla, případně v technickém průkazu silničního vozidla nebo v prohlášení o shodě. Kopie takového dokladu se bude přikládat k oznámení osvobození vozidla podle § 21b odst. 3 (viz níže), avšak pouze u vozidel, která nejsou registrována v České republice. U vozidel registrovaných v České republice jsou tyto údaje k dispozici v registru silničních vozidel.

Toto opatření navazuje na Národní akční plán čisté mobility, schválený usnesením vlády ze dne 20. listopadu 2015 č. 941, a jeho cílem je podpořit nákup některých vozidel s alternativním pohonem formou jejich osvobození od zpoplatnění, čímž dojde k zlevnění provozních nákladů souvisejících s užíváním těchto vozidel.

K bodu 7

Navrhuje se zcela nová komplexní úprava časového zpoplatnění.

K § 21

Rozsah vozidel, která podléhají časovému zpoplatnění, zůstává nezměněn. Zachována zůstává i koncepce osvobození vozidel od zpoplatnění, dle níž vozidla uvedená v § 20a mohou užít zpoplatněnou pozemní komunikaci bez zaplacení časového poplatku.

Nová koncepce kontroly úhrady časového poplatku bude založena na kontrole prostřednictvím videodetekce, při níž bude s využitím kamerového systému, který bude rozpoznávat státní poznávací značky vozidel, ověřováno, zda má vozidlo uhrazený časový poplatek. Předmětný systém umožní ztotožnění vozidel užívajících zpoplatněnou pozemní komunikaci s údaji obsaženými v evidenci vozidel v systému časového zpoplatnění.

Aby nebyla vozidla, na která se vztahuje osvobození od zpoplatnění, nesprávně vyhodnocována jako vozidla, u nichž došlo k porušení povinnosti uhradit časový poplatek, zavádí se povinnost osvobození vozidla od zpoplatnění oznámit Státnímu fondu dopravní infrastruktury, který o tom učiní záznam v evidenci vozidel v systému časového zpoplatnění.

Povinnost oznámit osvobození vozidla od zpoplatnění Státnímu fondu dopravní infrastruktury se nebude vztahovat na vozidla, u nichž je již podle odlišné podoby státní poznávací značky (např. vozidla ozbrojených sil s vojenskou poznávací značkou) zřejmé, že jsou od zpoplatnění osvobozena. Dále se tato povinnost nezavádí u osvobození vozidel z titulu naléhavé činnosti, kterou v danou chvíli provádějí, tj. při provádění záchranných a likvidačních prací a při ochraně obyvatelstva.

U osvobození vozidla přepravujícího držitele průkazu ZTP nebo ZTP/P se výslovně stanoví, že téhož držitele průkazu ZTP nebo ZTP/P lze zaznamenat jako osobu, k jejíž přepravě se osvobození vozidla vztahuje, nejvýše u 3 vozidel.

Omezení počtu vozidel, u nichž bude možné souběžné zaznamenání osvobození od zpoplatnění ve vazbě na jednoho držitele průkazu ZTP nebo ZTP/P, je do návrhu zahrnuto jako jeden z prvků, které mají za cíl eliminovat riziko obcházení povinnosti hradit časový poplatek zneužíváním institutu osvobození vozidla od zpoplatnění.

Časové období, na které lze časový poplatek uhradit, zůstává i nadále v rozsahu 1 roku, 30 dnů nebo 10 dnů. Nově však roční poplatek nebude nezbytné hradit na kalendářní rok, ale umožní se jeho úhrada na jakýchkoli po sobě jdoucích 365 dnů, což přispěje k zvýšení komfortu uživatelů zpoplatněných pozemních komunikací v souladu s jedním z obecných cílů navržené právní úpravy. Počátek období, na které se poplatek hradí, si uživatel bude moci zvolit sám, avšak úhradu bude možné provést maximálně 3 měsíce dopředu.

Maximální výše ročního poplatku zůstává zachována na současných 1 500 Kč (a to na základě rozhodnutí vlády ze dne 4. února 2019) a zavádí se zvýhodnění pro vozidla poháněná zemním plynem nebo biometanem, u nichž se stanoví maximální výše ročního poplatku na úrovni 1 000 Kč. Toto zvýhodnění pro vozidla poháněná stlačeným zemním plynem rovněž navazuje na Národní akční plán čisté mobility schválený usnesením vlády ze dne 20. listopadu 2015 č. 941. Zároveň se stanoví maximální výše poplatku na 30 dnů a na 10 dnů, a to i ve zvýhodněné výši pro vozidla poháněná zemním plynem nebo biometanem.

K § 21a

Časový poplatek je příjmem Státního fondu dopravní infrastruktury, což vyplývá z § 20 odst. 4 zákona o pozemních komunikacích. Výběr poplatku bude proto zajišťovat, tak jako v současné době, Státní fond dopravní infrastruktury a i nadále bude k samotnému výkonu této činnosti moci pověřit veřejnoprávní smlouvou třetí osobu, neboť jde o přesun výkonu státní správy svěřené zákonem Státnímu fondu dopravní infrastruktury a oproti stávajícímu stavu dochází k přesunu pravomoci zaznamenávat do úřední evidence a vydávat potvrzení o úhradě

časového poplatku. Tím bude zajištěno, že samotnou úhradu poplatku bude možné provést na obchodních místech (benzinové pumpy, pošty atd.). Nová koncepce úhrady časového poplatku přinese současně možnost úhrady časového poplatku bezhotovostně prostřednictvím internetového portálu či mobilních aplikací. Podmínky úhrady časového poplatku zveřejní Státní fond dopravní infrastruktury na internetu.

Na základě úhrady časového poplatku bude zaznamenán údaj o této úhradě v evidenci vozidel v systému časového zpoplatnění. Tento záznam bude v případě on-line úhrady proveden automatizovaně po zadání příslušných údajů prostřednictvím webového rozhraní a bezhotovostního provedení platby. V případě úhrady hotovostní platby budou údaje zaznamenávány prostřednictvím obchodního místa, u něhož bude úhrada prováděna. V obou případech se předpokládá vystavení potvrzení o úhradě jako výstupu z evidence vozidel v systému časového zpoplatnění.

Prováděcí právní předpis stanoví podrobnosti o způsobu zaznamenání údajů v evidenci vozidel v systému časového zpoplatnění a náležitosti a způsob předávání vystavovaného potvrzení o úhradě časového poplatku osobě, která úhradu provedla.

K § 21b

Zcela nově upravenou oblastí bude provádění záznamu o osvobození vozidla v evidenci vozidel v systému časového zpoplatnění.

Jak je uvedeno v odůvodnění § 21, povinnost oznámit osvobození vozidla od zpoplatnění Státnímu fondu dopravní infrastruktury se nebude vztahovat na osvobození vozidel, u kterých je tato skutečnost zřejmá již z odlišné podoby státní poznávací značky či v případě osvobození vozidel v některých krizových situacích, ve kterých by oznamování osvobození vozidla bylo nepřiměřenou zátěží.

V případě ostatních důvodů pro osvobození bude provozovatel vozidla před užitím zpoplatněné pozemní komunikace, pokud bude pozemní komunikace užitá bez úhrady časového poplatku, povinen oznámit osvobození vozidla Státnímu fondu dopravní infrastruktury. V oznámení budou uvedeny údaje vztahující se k provozovateli vozidla, vozidlu a důvodu pro osvobození, které budou následně zaznamenány v evidenci vozidel v systému časového zpoplatnění.

V případě osvobození vozidel vztahujících se k přepravě určitých osob, tj. držitelů průkazů ZTP nebo ZTP/P (osvobození podle § 20a odst. 1 písm. h)) nebo nezaopatřených dětí léčených pro onemocnění zhoubným nádorem nebo hemoblastosou (osvobození podle § 20a odst. 1 písm. i)) budou uváděny i nezbytné údaje o těchto osobách. Současně se bude k oznámení přikládat i souhlas držitelů průkazů ZTP a ZTP/P k záznamu osvobození konkrétního vozidla v evidenci vozidel v systému časového zpoplatnění.

Vozidlo je podle § 20a odst. 1 písm. h) osvobozeno od zpoplatnění pouze v případě, že převáží držitele průkazu ZTP nebo ZTP/P (a za splnění dalších podmínek).

Nebylo by praktické, aby muselo být osvobození vozidla od zpoplatnění oznamováno před každou jízdou po zpoplatněné pozemní komunikaci, proto návrh umožňuje oznámení o osvobození vozidla od zpoplatnění pro jednoho držitele průkazu ZTP nebo ZTP/P až pro 3 vozidla. V praxi to tedy bude znamenat, že držitel průkazu ZTP nebo ZTP/P bude moci mít zaznamenáno osvobození od zpoplatnění současně pro více vozidel, typicky se bude jednat o vozidla několika rodinných příslušníků (max. 3), avšak bez úhrady časového poplatku bude moci zpoplatněnou pozemní komunikaci užit jen vozidlo, které v daný okamžik bude držitelem průkazu ZTP nebo ZTP/P převážet. Pokud vozidlo, u něhož bude tímto způsobem v evidenci

zaznamenáno osvobození od zpoplatnění, nepoveze držitele průkazu ZTP nebo ZTP/P, bude muset před užitím zpoplatněné pozemní komunikace uhradit časový poplatek, aniž by však musel oznamovat jakoukoli změnu Státnímu fondu dopravní infrastruktury.

U oznámení bude vyžadován úředně ověřený podpis. Tento požadavek je zdůvodněn potřebou ztotožnit provozovatele vozidla jako osobu, která tento úkon činí, neboť v důsledku neoprávněného oznámení osvobození vozidla od zpoplatnění bude provozovatel vozidla vystaven postihu. Úředně ověřený podpis bude možné nahradit elektronickým podáním, s nímž jsou spojovány účinky vlastnoručního podpisu, tedy např. podáním prostřednictvím datových schránek.

U provozovatelů vozidel, kteří mají větší množství vozidel, na něž se vztahuje osvobození od zpoplatnění, se předpokládá možnost oznámení osvobození od zpoplatnění jedním společným podáním pro všechna taková vozidla.

Státní fond dopravní infrastruktury nebude přezkoumávat důvodnost osvobození vozidel od zpoplatnění, ale pouze v evidenci vozidel v systému časového zpoplatnění zaznamená, že mu bylo osvobození od zpoplatnění oznámeno. Záznam o osvobození vozidla od zpoplatnění v evidenci však neprovede, pokud oznámení nebude splňovat všechny předepsané náležitosti nebo k němu nebudou přiloženy zákonem požadované přílohy. V takovém případě Státní fond dopravní infrastruktury provozovatele vozidla uvědomí o této skutečnosti a sdělí mu i důvod, který k tomu vede. Tuto informaci Státní fond dopravní infrastruktury zašle provozovateli vozidla na adresu uvedenou v registru silničních vozidel. U provozovatelů vozidel, která nejsou registrována v České republice a u nichž tedy není jejich adresa k dispozici, bude právě pro tyto potřeby adresa bydliště nebo sídla provozovatele vozidla uvedena v oznámení osvobození vozidla jako jedna z jeho náležitostí.

Je vhodné doplnit, že oprávnění užívat zpoplatněné pozemní komunikace vozidly osvobozenými od zpoplatnění je v návrhu zákona navázáno na splnění notifikační povinnosti ze strany provozovatelů vozidel v systému časového zpoplatnění. Následný úkon, jenž bude provádět Státní fond dopravní infrastruktury, bude z právního hlediska úkonem čistě evidenčním, jenž nijak nezakládá oprávnění k bezplatnému užívání zpoplatněných pozemních komunikací a nemá ani charakter registrace, která by v případě zamítnutí žádosti musela být realizována správním rozhodnutím. Provádění evidenčních úkonů Státním fondem dopravní infrastruktury potažmo nebude realizováno v rámci správního řízení dle části druhé a třetí správního řádu.

V odstavci 6 se stanoví povinnost provozovatele vozidla oznámit Státnímu fondu dopravní infrastruktury, že nastaly změny, pro které už vozidlo není osvobozeno od zpoplatnění. U osvobození vozidel, která se vztahují k přepravě určitých osob, se nejedná o změny spočívající v tom, že taková osoba není v určitý okamžik vozidlem převážena, ale pouze o změny trvalejšího charakteru, např. pokud dotyčný přestal být držitelem průkazu ZTP nebo ZTP/P nebo osobou blízkou ve vztahu k provozovateli vozidla či nezaopatřené dítě přestalo být léčeno pro příslušné onemocnění. Po obdržení takového oznámení Státní fond dopravní infrastruktury vymaže záznam o osvobození vozidla z evidence vozidel v systému časového zpoplatnění. Státní fond dopravní infrastruktury vymaže záznam o osvobození vozidla z evidence dále také na základě požadavku provozovatele vozidla, který již nemá zájem na užívání zpoplatněných pozemních komunikací bez úhrady časového poplatku, i když důvody pro osvobození vozidla od zpoplatnění nadále trvají. I u těchto oznámení provozovatele vozidla bude vyžadován jeho úředně ověřený podpis, případně elektronické podání, s nímž jsou spojovány účinky vlastnoručního podpisu.

V případě elektronických podání se budou výše uvedená oznámení činit na formuláři, který Státní fond dopravní infrastruktury zveřejní na internetu. Primárně budou takto činit oznámení orgány veřejné moci, jejichž vozidla jsou osvobozena podle § 20a odst. 1.

K § 21c

Navrhuje se vytvoření nového informačního systému veřejné správy, ve kterém budou evidovány údaje o vozidlech, pro která byl uhrazen časový poplatek, dále údaje o vozidlech, u kterých bylo Státnímu fondu dopravní infrastruktury oznámeno osvobození od zpoplatnění, o osobách, k jejichž přepravě se vztahuje osvobození od zpoplatnění a rovněž údaje o počtu vozidel, která užila zpoplatněnou pozemní komunikaci bez úhrady časového poplatku.

Tuto evidenci bude spravovat Státní fond dopravní infrastruktury a k údajům v ní vedeným budou mít přístup celní úřady a Policie České republiky, kteří budou projednávat přestupky na úseku časového zpoplatnění, a dále Ministerstvo vnitra a Generální inspekce bezpečnostních sborů pro výkon jejich činnosti.

Některé údaje budou rovněž zveřejňovány způsobem umožňujícím dálkový přístup. Bude se jednat o údaje, prostřednictvím kterých si provozovatelé a řidiči vozidel budou moct ověřit, zda a na jaké období má vozidlo uhrazený časový poplatek. Dále bude prostřednictvím těchto údajů možné ověřit, zda bylo u vozidla oznámeno osvobození od zpoplatnění. Držitelé průkazů ZTP nebo ZTP/P budou mít rovněž možnost zjistit, která vozidla čerpají při převozu jejich osoby výhody v podobě osvobození od zpoplatnění.

Údaje související s úhradou časového poplatku budou v evidenci vozidel v systému časového zpoplatnění vedeny po dobu 2 let od konce období, na které byl časový poplatek uhrazen. Údaje související s osvobozením vozidel od zpoplatnění budou v evidenci vozidel v systému časového zpoplatnění vedeny, dokud nebude provozovatelem vozidla oznámeno, že pominul důvod pro osvobození vozidla od zpoplatnění či dokud provozovatel nepožádá o výmaz záznamu o osvobození vozidla od zpoplatnění.

Státní fond dopravní infrastruktury bude sledovat užívání zpoplatněných pozemních komunikací a údaje vedené v evidenci vozidel v systému časového zpoplatnění bude využívat ke zvýšení efektivity kontroly úhrady časového poplatku. V návaznosti na tato zjištění bude možné směřovat kontrolu prováděnou celníky a policisty na úseky zpoplatněných pozemních komunikací, na kterých dochází k čtenějšímu porušování dané povinnosti.

K bodu 8

Jedná se o legislativně technickou úpravu spočívající ve vypuštění § 21d a 21e, ve kterých je obsažena stávající úprava časového zpoplatnění.

K bodu 9

Jedná se legislativně technickou úpravu vyvolanou vložením nového písmene do § 42b odst. 1 (novelizační bod 20).

K bodu 10

Rozšiřuje se pravomoc celníků kontrolovat nejen úhradu časového poplatku, ale rovněž naplnění důvodů pro osvobození vozidla od zpoplatnění. Zejména se bude jednat o kontrolu,

zda je vozidlem, u něhož bylo oznámeno osvobození od zpoplatnění podle § 20a odst. 1 písm. h) nebo i) převážen držitel průkazu ZTP nebo ZTP/P či nezaopatřené dítě léčené pro příslušné onemocnění. Pro tyto účely se celníkům dává pravomoc zjišťovat totožnost přepravovaných osob, k jejichž přepravě se má vázat osvobození vozidla od zpoplatnění.

K bodu 11

Jedná se o rozšíření působnosti celního úřadu k projednávání nových přestupků v oblasti časového zpoplatnění.

K bodu 12

Státní fond dopravní infrastruktury bude oznamovat celnímu úřadu podezření ze spáchání přestupků v situacích, kdy nedošlo k užití zpoplatněné pozemní komunikace, ale existuje podezření, že osoba, jež učinila oznámení o osvobození vozidla od zpoplatnění, nesplňuje zákonem stanovené podmínky. Samotné projednání přestupku již bude v gesci celních úřadů.

K bodu 13

K ověřování údajů vedených v evidenci vozidel v systému časového zpoplatnění bude sloužit mimo jiných i přístup do Jednotného informačního systému práce a sociálních věcí, jež spravuje Ministerstvo práce a sociálních věcí podle § 4a zákona č. 73/2011 Sb., o Úřadu práce České republiky a o změně souvisejících zákonů, ve znění pozdějších předpisů. Prostřednictvím tohoto systému budou ověřovány údaje o držitelích průkazu ZTP nebo ZTP/P, k jejichž přepravě se vztahuje osvobození vozidla od zpoplatnění, a získávána čísla jejich průkazů ZTP nebo ZTP/P.

K bodu 14

S ohledem na zcela novou koncepci způsobu úhrady časového poplatku dochází k reformulaci skutkových podstat přestupků postihujících porušení povinností vyplývajících z časového zpoplatnění.

Při užití zpoplatněné pozemní komunikace bez úhrady časového poplatku bude moct dojít k následujícím porušením povinností

- v případě, že vozidlo není osvobozeno od zpoplatnění, bude se jednat o naplnění skutkové podstaty obsažené v § 42a odst. 2 postihující porušení povinnosti uhradit časový poplatek před užitím zpoplatněné pozemní komunikace; bude se jednat o přestupek řidiče,
- v případě, že vozidlo je osvobozeno od zpoplatnění, ale došlo k opomenutí oznámit Státnímu fondu dopravní infrastruktury tuto skutečnost, bude se jednat o naplnění skutkové podstaty obsažené v § 42a odst. 7 písm. b) (viz novelizační bod 15); bude se jednat o přestupek provozovatele vozidla, přičemž se jedná o nejméně škodlivé jednání, čemuž odpovídá i výše sankce, kterou lze za tento přestupek uložit,
- v případě, že vozidlo není osvobozeno od zpoplatnění, ale v evidenci vozidel v systému časového zpoplatnění je zaznamenáno osvobození od zpoplatnění (na základě oznámení provozovatele vozidla), bude se jednat o kvalifikovanou skutkovou podstatu ve vztahu k § 42a odst. 2 a za tento přestupek bude ukládána sankce podle § 42a odst. 9 (viz

novelizační bod 18); bude se jednat o přešupek řidiče, a to o nejzávažnější přešupek, svým způsobem o podvod, čemuž odpovídá i výše sankce.

K bodu 15

Jedná se o skutkové podstaty přešupků provozovatele vozidla, kterých se může dopustit v souvislosti s oznámením osvobození vozidla od zpoplatnění Státnímu fondu dopravní infrastruktury.

V odstavci 7 písm. a) je obsažena skutková podstata postihující jednání provozovatele vozidla spočívající v tom, že oznámí osvobození vozidla Státnímu fondu dopravní infrastruktury, aniž by byly dány zákonné důvody pro osvobození. Tento přešupek bude projednáván zejména v návaznosti na zjištění nesrovnalostí v evidenci vozidel v systému časového zpoplatnění při zohlednění informací dostupných v registru silničních vozidel a Jednotném informačním systému práce a sociálních věcí, např. pokud u osvobození vozidla vázaného na to, že provozovatel vozidla je určitým subjektem, ve skutečnosti provozovatel vozidla takovým subjektem není. K naplnění této skutkové podstaty může dojít, i pokud vozidlo neutilo zpoplatněnou pozemní komunikaci.

V odstavci 7 písm. b) je obsažena skutková podstata přešupku provozovatele vozidla postihující opomenutí oznámit osvobození vozidla Státnímu fondu dopravní infrastruktury, která již byla blíže popsána v odůvodnění k novelizačnímu bodu 14.

V odstavci 7 písm. c) je zahrnuta skutková podstata přešupku provozovatele vozidla postihující nesplnění povinnosti oznámit Státnímu fondu dopravní infrastruktury, že již nejsou dány důvody pro osvobození vozidla od zpoplatnění.

K bodům 16 a 17

Sazba pokuty za užití zpoplatněné pozemní komunikace bez úhrady časového poplatku se oproti stávající právní úpravě snižuje a za tento přešupek bude možné uložit pokutu do 20 000 Kč (místo stávajících 100 000 Kč). Příkazem na místě bude za tento přešupek možné i nadále uložit pokutu do 5 000 Kč.

Za porušení povinnosti oznámit před užitím zpoplatněné pozemní komunikace osvobození vozidla od zpoplatnění bude možné provozovateli vozidla uložit pokutu do 5 000 Kč a příkazem na místě pokutu do 1 000 Kč. Pokuta ve výši 5 000 Kč bude stanovena i za porušení povinnosti oznámit Státnímu fondu dopravní infrastruktury, že již nejsou dány důvody pro osvobození vozidla od zpoplatnění (pouze v případě, že vozidlo neutilo zpoplatněnou pozemní komunikaci bez úhrady časového poplatku). Sazba pokuty je stanovena na nízké úrovni, neboť škodlivost tohoto jednání je relativně nízká.

V případě přešupků provozovatele vozidla spočívajících v oznámení osvobození vozidla od zpoplatnění, aniž by byly dány zákonné důvody, se stanoví sazba pokuty do 100 000 Kč.

K bodu 18

Jedná se o kvalifikovanou skutkovou podstatu ve vztahu k přešupku řidiče podle § 42a odst. 2.

Tohoto přešupku se dopustí řidič vozidla v systému časového zpoplatnění v případě, že vozidlo není osvobozeno od zpoplatnění, ale v evidenci vozidel v systému časového

zpoplatnění je zaznamenáno osvobození od zpoplatnění, a dojde k užití zpoplatněné pozemní komunikace bez úhrady časového poplatku. Jedná se o nejzávažnější přestupek, neboť nejenže nedošlo k úhradě časového poplatku, ale navíc je vozidlo záměrně prezentováno jako osvobozené od zpoplatnění, aniž by tomu tak bylo. Pokutu lze v tomto případě udělit ve výši do 50 000 Kč s tím, že řidiči lze příkazem na místě uložit pokutu do 10 000 Kč. Tato zvlášť vysoká horní hranice výměry pokuty má odradit provozovatele vozidel, která nejsou osvobozena od zpoplatnění, od zasílání nepravdivých oznámení Státnímu fondu dopravní infrastruktury v situaci, kdy bude kontrola úhrady časového poplatku prováděna prostřednictvím videodetekce a užití zpoplatněných pozemních komunikací vozidly evidovanými jakožto osvobozenými od zpoplatnění nebude automaticky vyhodnocováno jako jednání potenciálně protiprávní.

K bodům 19 až 25

S ohledem na rozdělení přestupků fyzických osob a přestupků podnikajících fyzických osob a právnických osob do § 42a a § 42b, je nezbytné obdobné skutkové podstaty přestupků jako jsou uvedeny § 42a pro provozovatele vozidel – fyzické osoby zařadit i do § 42b pro provozovatele vozidel, kterými jsou podnikající fyzické osoby nebo právnické osoby. Sazby pokut se stanoví ve stejné výši jako v případě provozovatelů – fyzických osob. V důsledku vložení nových skutkových podstat přestupků do § 42b odst. 1 (nové písm. s) a t)) dochází rovněž k legislativně technickým úpravám odkazů vyvolaným přečíslováním následujících ustanovení.

K bodu 26

Navrhuje se vypuštění zmocňovacího ustanovení, které odkazuje na právní úpravu, která již není součástí zákona o pozemních komunikacích, a úprava odkazu na ustanovení obsahující zmocnění pro stanovení výše časového poplatku prováděcím právním předpisem.

K bodu 27

Jedná se o úpravu zmocňovacích ustanovení.

K čl. II.

K bodu 1

Jedná se o standardní přechodné ustanovení, dle něhož se řízení zahájena a pravomocně neskončená před nabytím účinnosti tohoto zákona dokončí podle dosavadní právní úpravy.

K bodu 2

Do konce měsíce ledna 2021 zůstává zachována možnost prokázat úhradu časového poplatku, tak jako dosud, papírovým kupónem. Zajistí se tím jednak kontinuita se současnou právní úpravou, podle níž končí platnost kupónu na kalendářní rok až na konci měsíce ledna následujícího kalendářního roku, a dále díky tomuto přechodnému ustanovení bude přechod na nový systém úhrady plynulejší.

K bodu 3

Přechodné období jednoho měsíce od nabytí účinnosti zákona se uplatní i v případě povinnosti oznámit osvobození vozidla od zpoplatnění Státnímu fondu dopravní infrastruktury. Po tuto dobu bude možné užít bezplatně zpoplatněnou pozemní komunikaci vozidlem osvobozeným od zpoplatnění, i pokud osvobození vozidla nebylo oznámeno Státnímu fondu dopravní infrastruktury.

K čl. III

Navrhuje se zpřístupnění údajů, které budou vedeny v evidenci vozidel v systému časového zpoplatnění, zpravodajským službám, obdobně jako tomu je u jiných informačních systémů veřejné správy.

K čl. IV

Navrhuje se doplnění účelu Státního fondu dopravní infrastruktury tak, aby bylo možné z prostředků, s nimiž disponuje, financovat náklady na pořízení vybavení potřebného ke kontrole úhrady časového poplatku.

K čl. V

K bodu 1

Jedná se o terminologické upřesnění a uvedení do souladu se zákonem o Celní správě České republiky.

K bodům 2 a 3

Navrhuje se přístup Státního fondu dopravní infrastruktury a orgánů Celní správy České republiky k některým údajům vedeným v registru silničních vozidel, a to za účelem plnění jejich kontrolních pravomocí předvídaných tímto návrhem.

K čl. VI

Účinnost zákona se navrhuje stanovit k 1. lednu 2021. Byla zvolena delší legisvakantní lhůta, neboť navržené změny si vyžádají časově náročnou přípravu spojenou s vytvořením nového informačního systému a vybudováním odpovídající infrastruktury pro kontrolu.

Kratší legisvakantní lhůta se navrhuje u ustanovení, kterým dochází k osvobození elektrických vozidel od zpoplatnění. Tuto změnu lze realizovat již od počátku roku 2020.

V Praze dne 4. února 2019

Předseda vlády:
Ing. Andrej Babiš v.r.

Ministr dopravy:
Ing. Dan Ťok v.r.