

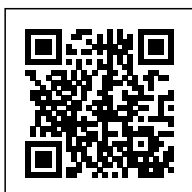


PARLAMENT ČESKÉ REPUBLIKY
POSLANECKÁ SNĚMOVNA

10. volební období

246/0

Vládní návrh zákona, kterým se mění zákon č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů



Zástupce předkladatele: ministr dopravy
Doručeno poslancům: 30. června 2026 v 12:02

V l á d n í n á v r h

ZÁKON

ze dne 2026,

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

Parlament se usnesl na tomto zákoně České republiky:

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., zákona č. 193/2018 Sb., zákona č. 227/2019 Sb., zákona č. 162/2020 Sb., zákona č. 403/2020 Sb., zákona č. 543/2020 Sb., zákona č. 609/2020 Sb., zákona č. 261/2021 Sb., zákona č. 284/2021 Sb., zákona č. 365/2021 Sb., zákona č. 374/2021 Sb., zákona č. 418/2021 Sb., zákona č. 178/2022 Sb., zákona č. 217/2022 Sb., zákona č. 432/2022 Sb., zákona č. 152/2023 Sb., zákona č. 184/2023 Sb., zákona č. 349/2023 Sb., zákona č. 464/2023 Sb., zákona č. 465/2023 Sb., zákona č. 82/2024 Sb., zákona č. 183/2024 Sb., zákona č. 130/2025 Sb., zákona č. 218/2025 Sb., zákona č. 232/2025 Sb., zákona č. 330/2025 Sb. a zákona č. ..., se mění takto:

1. V § 21 odstavce 3 až 5 znějí:

„(3) Sazba časového poplatku na

a) 1 rok činí 2 570 Kč,

b) 30 dnů činí 480 Kč,

c) 10 dnů činí 300 Kč a

d) 1 den činí 230 Kč.

(4) Jde-li o vozidlo v systému časového zpoplatnění používající jako palivo elektrickou energii nebo vodík v kombinaci s jiným palivem, je-li hodnota emisí CO₂ v kombinovaném provozu nejvýše 50 g/km, sazba časového poplatku na

- a) 1 rok činí 640 Kč,
- b) 30 dnů činí 120 Kč,
- c) 10 dnů činí 70 Kč a
- d) 1 den činí 50 Kč.

(5) Jde-li o vozidlo v systému časového zpoplatnění poháněné zemním plynem nebo biometanem, sazba časového poplatku na

- a) 1 rok činí 1 280 Kč,
- b) 30 dnů činí 240 Kč,
- c) 10 dnů činí 150 Kč a
- d) 1 den činí 110 Kč.“.

CELEX 32022L0362

2. V § 21 se odstavce 6 až 8 zrušují.

3. V § 21a odst. 4 písm. d) se slova „§ 21 odst. 5 nebo 6“ nahrazují slovy „§ 21 odst. 4 nebo 5“.

Čl. II

Přechodné ustanovení

Sdělení podle § 21 odst. 7 zákona č. 13/1997 Sb., ve znění účinném přede dnem nabytí účinnosti tohoto zákona, Ministerstvo dopravy v roce 2026 ve Sbírce zákonů a mezinárodních smluv nevyhlašuje, a bylo-li již přede dnem nabytí účinnosti tohoto zákona vyhlášeno, nepoužije se.

Čl. III

Účinnost

Tento zákon nabývá účinnosti dnem 1. ledna 2027, s výjimkou ustanovení čl. II, které nabývá účinnosti dnem 30. listopadu 2026.

DŮVODOVÁ ZPRÁVA

OBEČNÁ ČÁST

Ministerstvo dopravy předkládá k projednání návrh zákona, kterým se mění zákon č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů, (dále též „návrh zákona“ nebo „navrhovaná právní úprava“).

Jde o monotematický návrh zákona, jehož jediným cílem je naplnit závazek obsažený v Programovém prohlášení vlády, jenž spočívá ve „zmrazení ceny dálniční známky“.

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

A.1. Zhodnocení platného právního stavu

Zákon o pozemních komunikacích upravuje zpoplatnění užívání pozemních komunikací.

Zpoplatnění užívání vybraných pozemních komunikací představuje jeden z klíčových nástrojů financování výstavby, modernizace, opravy, údržby a správy dopravní infrastruktury. Zákon o pozemních komunikacích rozlišuje dva základní režimy zpoplatnění, a to časové zpoplatnění (časový poplatek), jemuž podléhají vozidla nejméně se čtyřmi koly, jejichž největší povolená hmotnost činí nejvýše 3,5 tuny, a mýtné, které se vztahuje na vozidla těžší. Časový poplatek umožňuje užívání zpoplatněné komunikace po zvolené časové období bez ohledu na skutečný počet ujetých kilometrů, zatímco mýtné je vybíráno v závislosti na typu vozidla a ujeté vzdálenosti po zpoplatněné pozemní komunikaci. Oba způsoby zpoplatnění mají společný účel – spravedlivě a transparentně rozdělit náklady na správu a údržbu pozemních komunikací mezi jejich uživatele a současně vytvářet stabilní příjmy Státního fondu dopravní infrastruktury, který financuje výstavbu, modernizaci, opravy, údržbu a správu dálnic a silnic.

Pokud jde o časový poplatek, zákon o pozemních komunikacích stanoví od roku 2024 pravidla pro určování sazeb časového poplatku, a to časového poplatku na 1 rok, 30 dnů, 10 dnů a 1 den. Zároveň je zakotveno pravidlo pro stanovení nižších sazeb časového poplatku v případě hybridních vozidel (25 % sazeb relevantních pro nezvýhodněná vozidla) a vozidel poháněných zemním plynem nebo biometanem (50 % sazeb relevantních pro nezvýhodněná vozidla), přičemž vozidla používající jako pohon výlučně elektrickou energii nebo vodík jsou od úhrady časového poplatku zcela osvobozena. Stanovená pravidla pro určování sazeb časového poplatku respektují požadavky unijního práva, které stanoví, že měsíční sazba časového poplatku nesmí překročit 19 % roční sazby, desetidenní sazba nesmí překročit 12 % roční sazby a denní sazba nesmí překročit 9 % roční sazby, přičemž podle zákona o pozemních komunikacích jsou předmětné sazby stanoveny na uvedených limitech.

Zákon o pozemních komunikacích výslovně upravil výši časového poplatku na 1 rok pro rok 2024, a to na úrovni 2 300 Kč. Od této hodnoty se pak odvíjely i všechny ostatní sazby časového poplatku v daném roce, ať již pro období kratší než 1 rok nebo pro zvýhodněná vozidla.

Od 1. ledna 2025 a následně každoročně se pak uplatňuje automatický valorizační mechanismus zakotvený rovněž v zákoně o pozemních komunikacích, který zohledňuje ve výši časového poplatku úhrnný průměrný index růstu či poklesu spotřebitelských cen za období 1 roku a procentuální změnu délky dálnic v provozu za stejné období. Výsledky uplatnění tohoto

valorizačního mechanismu, v podobě konkrétní výše sazeb časového poplatku, zveřejňuje Ministerstvo dopravy vždy do konce listopadu kalendářního roku, který předchází kalendářnímu roku, k jehož počátku budou sazby časového poplatku platit. Zveřejňovány přitom jsou rovněž informace vztahující se k aktuální délce dálnic v provozu a meziroční změně této délky, jelikož jde o klíčové údaje ovlivňující výslednou výši sazeb časového poplatku. Zveřejňován je též změnový koeficient, jenž jako desetinné číslo, kterým je násobena posledně platná výše časového poplatku na 1 rok, souhrnně vyjadřuje změnu spotřebitelských cen i změnu délky dálnic v provozu. Pokud jde o údaje týkající se procentuální změny úhrnného průměrného ročního indexu spotřebitelských cen, tato data zveřejňuje Český statistický úřad.

S ohledem na každoroční změny sazeb časového poplatku stanoví zákon o pozemních komunikacích rovněž obecné pravidlo, z něhož lze dovodit, v jaké výši se má časový poplatek hradit. Hradit se má vždy ve výši, jaká platila k 1. lednu kalendářního roku, v němž byla úhrada provedena.

Současná právní úprava tedy obsahuje automatický valorizační mechanismus, který vede ke každoroční úpravě sazeb časového poplatku v návaznosti na ekonomické ukazatele (míru inflace) a rozšíření dálniční sítě. Tento mechanismus byl zaveden za účelem zajištění dlouhodobé reálné hodnoty poplatku a stability financování dopravní infrastruktury.

V praxi však valorizační pravidla vedou k pravidelnému nárůstu finanční zátěže pro uživatele dálnic, a to i v situacích, kdy zvýšení sazby nemusí být vyváжено odpovídající změnou kvality poskytované infrastruktury. Zároveň dochází k automatickému přenosu makroekonomických výkyvů do výše sazeb, aniž by byla možnost tyto dopady pružněji korigovat. V dobách vysoké inflace (jaká byla například v letech 2022 a 2023) tak může dojít k značnému nárůstu sazeb časového poplatku. O výši časového poplatku pro jednotlivé roky tak není vedena odborná ani politická debata, a nerozhodují o ní volení zástupci, ani exekutiva, což vede k opomíjení dalších legitimních aspektů veřejného zájmu, jimiž jsou například sociální situace, stav podnikatelského prostředí nebo kvalita infrastruktury.

A.2. Zhodnocení současného stavu ve vztahu k zákazu diskriminace a ve vztahu k rovnosti žen a mužů

Současná právní úprava v oblasti řešené návrhem zákona nevyvolává zvláštní dopady z hlediska zákazu diskriminace ani 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

B.1. Odůvodnění hlavních principů navrhované právní úpravy

Z výše uvedených důvodů je navrženo zrušení valorizačního mechanismu každoroční úpravy sazeb časového poplatku v návaznosti na změny inflace a rozsahu dálniční sítě.

Navržené zrušení valorizačního mechanismu

- umožní větší stabilitu sazeb a vyšší předvídatelnost pro veřejnost,
- ponechá rozhodování o změně sazeb výlučně v rukou zákonodárce a
- odstraní každoroční administrativní proces přepočtu sazeb a jejich zveřejňování ve Sbírce zákonů a mezinárodních smluv.

B.2. Zhodnocení navrhované právní úpravy ve vztahu k zákazu diskriminace a ve vztahu k rovnosti žen a mužů

Navrhovaná právní úprava nevyvolá žádné dopady na zákaz diskriminace ani na rovnost žen a mužů.

C. Vysvětlení nezbytnosti navrhované právní úpravy v jejím celku

Navrhované změny vycházejí z Programového prohlášení vlády, v němž je obsažen závazek, jenž spočívá ve „zmrazení ceny dálniční známky“.

Tohoto cíle nelze dosáhnout jinak než změnou stávající zákonné úpravy.

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

Zrušení valorizačního algoritmu automatické úpravy sazeb časového poplatku je plně v souladu s ústavním požadavkem, aby ukládání poplatků a vymezení jejich výše bylo založeno výhradně na základě zákona (čl. 11 odst. 5 Listiny základních práv a svobod). Navrhovaná právní úprava posiluje roli zákonodárce při rozhodování o výši veřejnoprávních plateb a eliminuje automatické mechanismy, které vedou ke změně faktické poplatkové zátěže bez přímého zákonného zásahu.

Lze proto konstatovat, že navrhovaná právní úprava je v souladu s ústavním pořádkem České republiky i s ustálenou judikaturou Ústavního soudu.

E. Zhodnocení slučitelnosti navrhované právní úpravy s právem Evropské unie

Právo Evropské unie nestanoví povinnost automatické valorizace sazeb časového poplatku.

Oblast zpoplatnění užívání vybraných pozemních komunikací je upravena směrnicí Evropského parlamentu a Rady 1999/62/ES ze dne 17. června 1999 o výběru poplatků za užívání pozemních komunikací vozidly, ve znění pozdějších předpisů. Podle jejího čl. 7 odst. 9 mohou členské státy stanovit snížené mýtné nebo poplatky za užívání nebo osvobození od povinnosti platit mýtné nebo poplatky za užívání u vozidel s nulovými emisemi a maximální technicky přípustnou hmotností naloženého vozidla do 4,25 tuny. Předmětné fakultativní ustanovení směrnice bude i nadále využito. Čl. 7a odst. 1 stanoví, že poplatky za užívání musí být úměrné době užívání dotčených pozemních komunikací. Podle čl. 7a odst. 3 prvního pododstavce, který se vztahuje na osobní automobily, lze stanovit poplatky za užívání na období jednoho dne, jednoho týdne nebo 10 dnů či obou těchto období, jednoho nebo dvou měsíců a jednoho roku. Dvoutměsíční sazba přitom nesmí překročit 30 % roční sazby, měsíční sazba nesmí překročit 19 % roční sazby, desetidenní sazba nesmí překročit 12 % roční sazby, týdenní sazba nesmí překročit 11 % roční sazby a denní sazba nesmí překročit 9 % roční sazby. Navržená právní úprava tyto limity respektuje.

Návrh zákona je plně v souladu s právem Evropské unie, judikaturou Soudního dvora Evropské unie i obecnými právními zásadami práva Evropské unie.

Lze proto konstatovat, že navrhovaná právní úprava je plně slučitelná s právem Evropské unie.

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

Problematika změn sazeb časového poplatku za užívání pozemních komunikací není předmětem zvláštní právní úpravy mezinárodních smluv podle čl. 10 Ústavy České republiky, jimiž je Česká republika vázána.

Pokud jde o Úmluvu o ochraně lidských práv a základních svobod, čl. 1 dodatkového protokolu k této úmluvě výslovně uvádí, že právo na pokojné užívání majetku není dotčeno předpisy upravujícími placení daní a jiných poplatků.

G. Zhodnocení předpokládaného hospodářského a finančního dopadu navrhované právní úpravy na státní rozpočet, ostatní veřejné rozpočty a na podnikatelské prostředí České republiky

G.1. Dopad navrhované právní úpravy na státní rozpočet a ostatní veřejné rozpočty

Navrhovaná právní úprava má významné dopady na příjmy Státního fondu dopravní infrastruktury.

Zrušení valorizačního mechanismu automatické úpravy sazeb časového poplatku bude mít na příjmy rozpočtu Státního fondu dopravní infrastruktury negativní dopad, neboť nebude docházet ke každoročnímu navyšování těchto příjmů, které by vyplývalo z navýšení sazeb časového poplatku. V letošním roce jsou příjmy rozpočtu Státního fondu dopravní infrastruktury plynoucí z časového zpoplatnění očekávány ve výši cca 8,7 mld. Kč, přičemž ale i bez valorizace sazeb časového poplatku dochází v důsledku nárůstu objemu úhrady časového poplatku každoročně k nárůstu příjmů z časového zpoplatnění v průměru o 5 %.

G.2. Dopad navrhované právní úpravy na podnikatelské prostředí

Navrhovaná právní úprava má omezený dopad na podnikatelské prostředí.

Pozitivní dopad na podnikatelské prostředí lze spatřovat ve zrušení valorizačního mechanismu úpravy sazeb časového poplatku, jenž dopadal plošně a automaticky, bez možnosti jakékoli modifikace, na všechny podnikatele, tzn. v tom, že v budoucnu nebude docházet k navyšování sazby časového poplatku bez změny zákona.

Celkově lze však konstatovat, že navrhovaná právní úprava má marginální dopady na podnikatelské prostředí.

H. Zhodnocení, zda navrhovaná právní úprava nezakládá veřejnou podporu

Navrhovanou právní úpravou není zakládána veřejná podpora ve smyslu čl. 107 odst. 1 Smlouvy o fungování Evropské unie. Nedochází jí totiž k založení selektivního ekonomického zvýhodnění určitých podniků či odvětví dopravy ze strany státu.

I. Zhodnocení dopadů navrhované právní úpravy na práva a povinnosti fyzických a právnických osob

Navrhovaná právní úprava má omezené dopady na práva a povinnosti fyzických a právnických osob spočívající v tom, že v důsledku zrušení valorizačního mechanismu nebude

docházet ke každoročnímu navýšení sazeb časového poplatku. Navrhuje se tedy pouze dílčí úprava stávající zákonné poplatkové povinnosti.

J. Zhodnocení sociálních dopadů navrhované právní úpravy, včetně dopadů na specifické skupiny obyvatel, zejména osoby sociálně slabé, osoby se zdravotním postižením a národnostní menšiny, dopadů na ochranu práv dětí a dopadů na životní prostředí

Navrhovaná právní úprava vyvolá pozitivní sociální dopady, jelikož zrušení valorizačního mechanismu každoroční úpravy sazeb časového poplatku chrání ekonomicky zranitelnější skupiny obyvatel před nekontrolovaným růstem nákladů na mobilitu a zvyšuje předvídatelnost jejich výdajů.

Navrhovaná právní úprava nevyvolá dopady na ochranu práv dětí ani na životní prostředí.

K. Zhodnocení dopadů navrhované právní úpravy ve vztahu k ochraně soukromí a osobních údajů

Navrhovaná právní úprava nemá dopady na ochranu soukromí ani osobních údajů.

Návrh zákona neupravuje zpracování osobních údajů, nezavádí nové evidence ani registry a nemění rozsah ani účel zpracování osobních údajů podle platné právní úpravy. Nedochází k rozšíření okruhu zpracovávaných údajů ani k jejich novému využití ze strany orgánů veřejné moci nebo jiných subjektů.

L. Zhodnocení korupčních rizik navrhované právní úpravy

Navrhovaná právní úprava nevyvolává žádná korupční rizika, neboť nezavádí nové rozhodovací pravomoci orgánů veřejné moci, nezakládá nové správní řízení ani nerozšiřuje diskreční oprávnění při ukládání povinností nebo při rozhodování o právech fyzických a právnických osob. Úprava spočívá výlučně ve změně zákonného nastavení sazeb časového poplatku, které se uplatní automaticky a plošně vůči všem adresátům právní úpravy.

M. Zhodnocení dopadů navrhované právní úpravy na bezpečnost nebo obranu státu

Navrhovaná právní úprava nevyvolá žádné dopady na bezpečnost nebo obranu státu.

N. Zhodnocení dopadů navrhované právní úpravy na rodiny

Navrhovaná právní úprava může vyvolat pozitivní dopad na rodiny, jelikož zrušení valorizačního mechanismu každoroční úpravy sazeb časového poplatku chrání ekonomicky zranitelnější rodiny před nekontrolovaným růstem nákladů na mobilitu a zvyšuje předvídatelnost jejich výdajů.

O. Zhodnocení územních dopadů navrhované právní úpravy, včetně dopadů na územní samosprávné celky

Navrhovaná právní úprava nevyvolává změny v kompetencích územních samosprávných celků.

Změny obsažené v návrhu zákona se týkají výhradně úpravy systému časového poplatku za užívání zpoplatněných pozemních komunikací a nedopadají na výkon samostatné ani přenesené

působnosti obcí a krajů. Navrhovaná právní úprava nezakládá nové úkoly pro územní samosprávné celky, nevyžaduje změny jejich vnitřní organizace ani navýšení personálních kapacit.

Z hlediska finančních dopadů může navrhovaná právní úprava dílčím způsobem ovlivnit rozpočty územních samosprávných celků pouze v rozsahu, v jakém tyto subjekty samy provozují vozidla podléhající úhradě časového poplatku, neboť návrh přináší stabilizaci nákladů, a to ve vztahu ke všem vozidlům podléhajícím úhradě časového poplatku, protože do budoucna nebudou sazby časového poplatku beze změny zákona navyšovány.

P. Zhodnocení souladu navrhované právní úpravy se zásadami tvorby digitálně přívětivé legislativy

Návrh zákona nezavádí nové procesy ani povinnosti, které by vyžadovaly vznik nebo úpravu digitálních služeb veřejné správy, a neklade překážky využívání stávajících digitálních nástrojů v oblasti úhrady časového poplatku. Úprava se týká výlučně zákonného nastavení sazeb poplatků.

Navrhovaná právní úprava je technologicky neutrální, nevyžaduje opakované poskytování údajů, kterými veřejná správa již disponuje, a je slučitelná s principy „digital by default“ a „only once“, neboť zachovává možnost využívat stávající „digitální“ způsoby úhrady časového poplatku bez nutnosti dalších úkonů ze strany uživatelů.

Lze konstatovat, že navrhovaná právní úprava respektuje zásady digitálně přívětivé legislativy a nevytváří překážky pro další rozvoj nebo využívání digitálních služeb veřejné správy v dotčené oblasti.

Q. Údaje o lobbování

Při přípravě návrhu zákona žádný lobbista ve smyslu zákona č. 168/2025 Sb., o regulaci lobbování, nelobboval.

ZVLÁŠTNÍ ČÁST

K čl. I

K bodům 1 a 2 (§ 21)

Navrhuje se nové pevné stanovení sazeb časového poplatku pro jednotlivá časová období, a to přímo na zákonné úrovni. Časový poplatek bude možné hradit, tak jako dosud, na 1 rok, 30 dnů, 10 dnů nebo 1 den. Výše těchto sazeb odpovídá sazbám platným pro letošní rok.

V zákoně budou pevně stanoveny i zvýhodněné sazby vázané k druhu pohonu vozidla, tj. pro hybridní vozidla a vozidla poháněná zemním plynem nebo biometanem. Výše těchto sazeb odpovídá současně výši sazeb časového poplatku pro tato vozidla. Je tedy zachován princip, že sazby časového poplatku pro hybridní vozidla jsou stanoveny ve výši 25 % standardních sazeb časového poplatku a sazby časového poplatku pro vozidla poháněná zemním plynem nebo biometanem jsou stanoveny ve výši 50 % standardních sazeb časového poplatku.

Tato úprava nahrazuje dosavadní mechanismus automatické každoroční valorizace sazeb časového poplatku. Cílem je zvýšení předvídatelnosti pro uživatele zpoplatněných pozemních komunikací, neboť výše časového poplatku nebude v budoucnu automaticky měněna na základě externích ekonomických ukazatelů a rozsahu dálniční sítě. Občanům, podnikatelům a dalším osobám se tak nebudou každoročně zvyšovat výdaje spjaté s provozem vozidel na zpoplatněných pozemních komunikacích. Současně se tím posiluje role zákonodárce při rozhodování o výši poplatkové zátěže. Na druhé straně tato zákonná změna povede k nižším příjmům Státního fondu dopravní infrastruktury.

Dochází tedy ke zrušení ustanovení upravujících valorizační algoritmus, procentní odvození sazeb časového poplatku na 30 dnů, 10 dnů a 1 den od roční sazby, obecné vyjádření zvýhodněných sazeb pro hybridní vozidla a vozidla poháněná zemním plynem nebo biometanem a povinnost Ministerstva dopravy každoročně vyhlášovat sdělení o sazbách časového poplatku a změnovém koeficientu.

Výsledkem je výrazné zjednodušení právní úpravy i aplikační praxe.

K bodu 3 (§ 21a odst. 4 písm. b))

Navrhované změny představují legislativně technické úpravy, které reflektují přečíslování odstavců v § 21.

K čl. II (přechodné ustanovení)

Přechodné ustanovení reaguje na skutečnost, že od 1. ledna 2027 budou sazby časového poplatku stanoveny přímo zákonem o pozemních komunikacích a není proto nezbytné, aby výše těchto sazeb pro rok 2027 byla v předstihu (do konce listopadu 2026) vyhlášena ve Sbírce zákonů a mezinárodních smluv, a to navíc v situaci, kdy bude zachována stávající výše těchto sazeb. Pro případ, že by s ohledem na délku legislativního procesu nebyl zákon publikován ve Sbírce zákonů a mezinárodních smluv před 1. prosincem 2026 a došlo by v souladu s platným a účinným zněním zákona o pozemních komunikacích k vyhlášení sdělení o výši sazeb časového poplatku na rok 2027 ve Sbírce zákonů a mezinárodních smluv, přechodné ustanovení výslovně upravuje, že se k takovému sdělení nepřihlíží.

K čl. III (účinnost)

V souladu s principem jednotných dat účinnosti dle zákona č. 222/2016 Sb., o Sbírce zákonů a mezinárodních smluv a o tvorbě právních předpisů vyhlášených ve Sbírce zákonů a mezinárodních smluv (zákon o Sbírce zákonů a mezinárodních smluv), ve znění pozdějších předpisů, se navrhuje, aby zákon nabyl účinnosti dnem 1. ledna 2027, s výjimkou přechodného ustanovení, které ruší povinnost vyhlásit sazby časového poplatku na rok 2027 ve Sbírce zákonů a mezinárodních smluv. Vzhledem k tomu, že Ministerstvo dopravy má povinnost tak učinit vždy nejpozději do 30. listopadu přechozího roku, je potřeba, aby ke zrušení této povinnosti došlo s účinností nejpozději k tomuto dni. Navrhuje se proto, aby toto přechodné ustanovení nabylo účinnosti dnem 30. listopadu 2026.

V Praze dne 29. června 2026

Předseda vlády:

Ing. Andrej Babiš

podepsáno elektronicky

Ministr dopravy:

Ivan Bednárik, MBA

podepsáno elektronicky

SHRNUTÍ ZÁVĚREČNÉ ZPRÁVY RIA

1. Základní identifikační údaje	
Název návrhu: Návrh změny zákona č. 13/1997 Sb., ve znění pozdějších předpisů ve věci změny způsobu úhrady časového poplatku za obecné užívání pozemních komunikací	
Zpracovatel / zástupce předkladatele: Ministerstvo dopravy, Nábřeží Ludvíka Svobody 12, 110 15 Praha 1	Předpokládaný termín nabytí účinnosti (v případě dělené účinnosti rozvedte): 01.2027
Implementace práva EU: ☐ ANO ☒ NE. Pokud ano, uveďte: - termín stanovený pro implementaci: . - zda jde návrh nad rámec požadavků stanovených předpisem EU: ☐ ANO ☒ NE	
2. Cíl návrhu zákona	
Cílem návrhu úpravy právního předpisu je zrušení automatického valorizačního mechanismu upravujícího každoročně sazby časových poplatků v souladu s cílem uvedeným v programovém prohlášení vlády publikovaném dne 5. 1. 2026. na webových stránkách vlada.gov.cz („zmrazení ceny dálniční známky“). Předpokládaná účinnost výše uvedených cílů je od 1. 1. 2027.	
3. Agregované dopady návrhu zákona	
3.1 Dopady na státní rozpočet a ostatní veřejné rozpočty: ☒ ANO ☐ NE	
Zrušení valorizačního mechanismu automatické úpravy sazeb časového poplatku bude mít negativní dopad na rozpočet Státního fondu dopravní infrastruktury, neboť dojde ke snížení reálných příjmů, v roce 2027 odhadem ve výši 488 mil. Kč, dále pak ve výši 739 mil. Kč pro rok 2028, jelikož nebude docházet ke každoročnímu navyšování těchto příjmů, které by vyplývalo z navýšení sazeb časového poplatku. V roce 2026 jsou příjmy rozpočtu Státního fondu dopravní infrastruktury plynoucí z časového zpoplatnění očekávány ve výši cca 9,2 mld. Kč, přičemž ale i bez valorizace sazeb časového poplatku dochází v důsledku nárůstu objemu úhrady časového poplatku každoročně k mírnému nárůstu příjmů z časového zpoplatnění v nižších jednotkách procent.	
3.2 Dopady na mezinárodní konkurenceschopnost ČR: ☐ ANO ☒ NE	
Navrhovaná právní úprava nemá přímé dopady na mezinárodní konkurenceschopnost České republiky. Úprava se týká výlučně podmínek užívání zpoplatněných komunikací na území ČR.	
3.3 Dopady na podnikatelské prostředí: ☒ ANO ☐ NE	
Navrhovaná úprava bude mít jak pozitivní, tak negativní dopady na podnikatelské prostředí. Mezi pozitivní dopady patří zachování stabilní výše nákladů za časové poplatky, které hradí podnikatelé za svá firemní vozidla. Vzhledem ke zrušení automatického valorizačního mechanismu sazeb časového poplatku dojde k úspoře ve výši časového poplatku. Navrhovaná právní úprava současně nezavádí nové administrativní povinnosti pro podnikatele. Negativním dopadem může být naopak méně investic do výstavby, modernizace a oprav dálniční a silniční dopravní infrastruktury, a tím horší kvalita dopravní infrastruktury za předpokladu, že výpadek příjmů rozpočtu SFDI nebude kompenzován jiným způsobem, jako např. ze státního rozpočtu.	
3.4 Územní dopady včetně dopadů na územní samosprávné celky: ☐ ANO ☒ NE	
Dopady jsou územně neutrální, neboť právní úprava se aplikuje jednotně na celé území České republiky.	

3.5 Sociální dopady: ☐ ANO ☒ NE
Navrhovaná úprava nemá zásadní sociální dopady.
3.6 Dopady na rodiny: ☒ ANO ☐ NE
Navrhovaná úprava bude mít pozitivní dopad na rodiny, neboť dojde ke zrušení automatického valorizačního mechanismu sazeb časového poplatku, což přispěje k zachování stabilní výše nákladů domácností za užívání zpoplatněných komunikací. Stabilní výše sazby časového poplatku také znamená, že bude lépe zapamatovatelná, než je tomu nyní, kdy se mění každým rokem a zákazníci tak ztrácejí přehled o aktuální výši poplatku. Tím může dojít k omezení počtu úhrad časového poplatku u neoficiálních přepravejců, kteří si účtují různé manipulační poplatky za zprostředkování úhrady. Negativním dopadem může být naopak méně investic do výstavby, modernizace a oprav dálniční a silniční dopravní infrastruktury, a tím horší kvalita dopravní infrastruktury za předpokladu, že výpadek příjmů rozpočtu SFDI nebude kompenzován jiným způsobem, jako např. ze státního rozpočtu.
3.7 Dopady na spotřebitele: ☒ ANO ☐ NE
Navrhovaná úprava bude mít pozitivní dopad na spotřebitele, neboť dojde ke zrušení automatického valorizačního mechanismu sazeb časového poplatku, což přispěje k zachování stabilní výše nákladů spotřebitele za užívání zpoplatněných komunikací. Stabilní výše sazby časového poplatku také znamená, že bude lépe zapamatovatelná, než je tomu nyní, kdy se mění každým rokem a zákazníci tak ztrácejí přehled o aktuální výši poplatku. Tím může dojít k omezení počtu úhrad časového poplatku u neoficiálních přepravejců, kteří si účtují různé manipulační poplatky za zprostředkování úhrady. Negativním dopadem může být naopak méně investic do výstavby, modernizace a oprav dálniční a silniční dopravní infrastruktury, a tím horší kvalita dopravní infrastruktury za předpokladu, že výpadek příjmů rozpočtu SFDI nebude kompenzován jiným způsobem, jako např. ze státního rozpočtu.
3.8 Dopady na životní prostředí: ☐ ANO ☒ NE
Navrhovaná právní úprava nemá přímé dopady na životní prostředí.
3.9 Dopady ve vztahu k zákazu diskriminace a ve vztahu k rovnosti žen a mužů: ☐ ANO ☒ NE
Úprava nemá dopady na rovnost žen a mužů ani na zákaz diskriminace.
3.10 Dopady na výkon státní statistické služby: ☐ ANO ☒ NE
Návrh nemá dopady na výkon státní statistické služby.
3.11 Korupční rizika: ☐ ANO ☒ NE
Návrh nezavádí nové procesy ani rozhodovací pravomoci, které by mohly zvyšovat korupční rizika.
3.12 Dopady na bezpečnost nebo obranu státu: ☐ ANO ☒ NE
Navrhovaná právní úprava nemá dopady na bezpečnost ani obranu státu.

ZÁVĚREČNÁ ZPRÁVA Z HODNOCENÍ DOPADŮ REGULACE

1. Důvod předložení a cíle

1.1. Název

Návrh změny zákona č. 13/1997 Sb., ve znění pozdějších předpisů ve věci změny způsobu úhrady časového poplatku za obecné užívání pozemních komunikací

1.2. Definice problému

V souladu se zákonem č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů (dále jen "ZPK"), zajišťuje Státní fond dopravní infrastruktury výběr časového poplatku ve formě elektronické dálniční známky za užití zpoplatněných pozemních komunikací v České republice silničním motorovým vozidlem nejméně se čtyřmi koly, jehož největší povolená hmotnost činí nejvýše 3,5 tuny. Výběr časového poplatku je zajišťován prostřednictvím informačního systému Evidence vozidel v systému časového zpoplatnění (dále též jako "IS EDAZ"), ve kterém po uhrazení časového poplatku v hotovosti nebo bezhotovostním převodem v síti fyzických obchodních míst, samoobslužných kioscích nebo dálkovým přístupem prostřednictvím státního e-shopu edalnice.gov.cz je ve vztahu k vozidlu identifikovanému státní poznávací značkou proveden záznam o provedené úhradě časového poplatku k tomuto vozidlu nebo záznam o osvobození, pakliže vozidlo splňuje zákonem stanovené náležitosti.

Současné znění § 21 ZPK stanoví automatický valorizační mechanismus vycházející z meziroční inflace (měřené ČSÚ) a změny délky dálnic v provozu. Mechanismus byl zaveden za účelem zajištění dlouhodobě udržitelného financování a předvídatelné indexace cenových hladin EDAZ. Automatická valorizace přitom zvyšuje každoročně finanční zátěž spotřebitelů i podnikatelů, kteří užívají síť komunikací zpoplatněných časovým poplatkem.

Hlavním problémem je nastavení automatického valorizačního mechanismu, který každoročně upravuje sazby časového poplatku na základě vývoje inflace a délky dálnic v provozu. Tento mechanismus v praxi vede k pravidelnému nárůstu finanční zátěže poplatníků, a to i v situacích, kdy zvýšení sazby nemusí být vyváжено odpovídající změnou kvality poskytované infrastruktury. Současně dochází k přímému přenosu makroekonomických výkyvů do výše sazeb, aniž by bylo možné tyto dopady pružněji korigovat.

Problematika má plošný charakter, neboť se týká všech uživatelů zpoplatněných pozemních komunikací a promítá se jak do výše jejich finanční zátěže, tak do příjmů Státního fondu dopravní infrastruktury. Příčinou tohoto stavu je zejména nastavení valorizačního mechanismu.

Problém nelze řešit jiným než legislativním způsobem, neboť výše sazeb časového poplatku i mechanismus jejich úpravy jsou stanoveny zákonem. Současný stav proto neumožňuje změnu valorizačního mechanismu bez změny zákonné úpravy.

1.3. Popis existujícího právního stavu v dané oblasti

Od 1. 3. 2024 jsou jednotlivé sazby a druhy časových poplatků za užití zpoplatněných pozemních komunikací stanoveny ZPK a dále každoročně upřesněny (valorizovány) sdělením Ministerstva dopravy ve Sbírce zákonů. Zároveň byl v ZPK stanoven automatický valorizační mechanismus upravující každoročně sazby časových poplatků ve vztahu k procentuálnímu přírůstku nebo poklesu úhrnného průměrného ročního indexu spotřebitelských cen za domácnosti a procentuální změny délky dálnic v provozu za stanovené období.

1.4. Identifikace dotčených subjektů

- Ministerstvo dopravy – bez dopadu,
- Ministerstvo financí – bude dotčeno v případě kompenzace výpadku příjmů SFDI ze státního rozpočtu, tj. navýšení dotace ke krytí deficitu,
- Celní správa ČR – bez dopadu,
- Policie ČR – bez dopadu,
- Státní fond dopravní infrastruktury – bude dotčen výpadkem příjmů rozpočtu SFDI ze kterého je mimo jiných příjmů financována výstavba a modernizace, stejně jako opravy dopravní infrastruktury, ale dojde k mírné úspoře nákladů na provizi z externí distribuce nebo na platební bránu, která je počítána jako procento ze sazby časového poplatku,
- Stavební firmy, příjemci prostředků z rozpočtu SFDI – v případě nenahrazení výpadku příjmů z jiných zdrojů (státního rozpočtu formou navýšení dotace na krytí deficitu) může mít pokles dopad na příjemce prostředků (zejména ty největší - ŘSD, SŽ), kteří nebudou moci realizovat výstavbu, modernizaci a opravy dopravní infrastruktury v původním rozsahu, dále pak na stavební firmy, které tyto veřejné zakázky realizují,
- Cendis, s. p. – bez dopadu,
- Česká pošta, s.p., ČEPRO, a.s. – vzhledem k proviznímu systému odměny externí distribuce přijde o finanční prostředky z vyšších sazeb časového poplatku,
- ČSOB, a.s. - vzhledem k proviznímu systému odměny za úhrady časového poplatku prostřednictvím platební brány přijde o finanční prostředky z vyšších sazeb časového poplatku,
- Plátcí časového poplatku a subjekty provozující nebo vlastníci vozidla od poplatku osvobozená – budou dotčeni nenavyšováním ceny časového poplatku, ale případným nižším komfortem při využívání pozemních komunikací v případě nedorovnání příjmů SFDI z jiných zdrojů.

1.5. Vývoj výše časových poplatků v letech 2021-2026

Kategorie	Časová platnost	2021/24*	2024**	2025***	2026
Standard	Roční	1 500	2 300	2 440	2 570
	30 denní	440	430	460	480
	10 denní	310	270	290	300
	1 denní		200	210	230
Biometan	Roční	750	1 150	1 220	1 280
	30 denní	220	210	230	240
	10 denní	155	130	140	150
	1 denní		100	100	110
Zemní plyn	Roční	750	1 150	1 220	1 280
	30 denní	220	210	230	240
	10 denní	155	130	140	150
	1 denní		100	100	110
Plug-in hybrid	Roční		570	610	640
	30 denní		100	110	120
	10 denní		60	70	70
	1 denní		50	50	50

* do 29.2.2024 | ** od 1.3.2024 | *** od 1.1.2025 zaveden valorizační mechanismus

1.6. Popis cílového stavu

Cílovým stavem je nastavení systému časového zpoplatnění tak, aby vývoj sazby časového poplatku nebyl určován automatickým mechanismem, ale vycházel z vědomého rozhodnutí zákonodárce s ohledem na aktuální ekonomické souvislosti a širší veřejný zájem.

Návrh reaguje na požadavek stanovený v programovém prohlášení Vlády České republiky.

1.7. Zhodnocení rizika

Popis rizika	Mitigace rizika
V případě zachování stávající právní úpravy může docházet k dalšímu růstu finanční zátěže uživatelů v důsledku automatické valorizace sazeb.	Průběžné vyhodnocování dopadů a případná úprava právní úpravy.
Snížení příjmů SFDI	Případná úprava sazeb v dalších letech.

2. Návrh variant řešení

Varianty jsou hodnoceny na základě jejich očekávaných přínosů, nákladů a rizik tak, aby bylo možné jejich vzájemné srovnání.

Varianta 0 – Bez změny

Zachovat automatickou valorizaci.

Přínosy: zachování stávajícího systému, nulové implementační náklady a zachování predikovaného růstu příjmů SFDI..

Náklady: pokračující růst finanční zátěže uživatelů v důsledku automatické valorizace sazeb.

Rizika: nižší akceptace každoročního růstu sazeb ze strany uživatelů a omezená možnost pružně reagovat na ekonomické souvislosti.

Varianta 1 – Zrušení valorizace

Eliminuje mechanickou indexaci sazeb bez kompenzace na straně základu plátců.

Přínosy: stabilizace nákladů pro uživatele zpoplatněných komunikací, vyšší předvídatelnost sazeb a odstranění automatického promítání makroekonomických výkyvů do výše časového poplatku.

Náklady: nižší příjmy SFDI oproti variantě zachování stávající právní úpravy; podle dostupných odhadů se jedná přibližně o 488 mil. Kč v roce 2027 a 739 mil. Kč v roce 2028.

Rizika: možné snížení rozpočtových možností SFDI a potřeba případného zajištění dodatečných zdrojů financování dopravní infrastruktury.

3. Vyhodnocení nákladů a přínosů

3.1. Identifikace nákladů a přínosů

Uvedené hodnoty představují kvalifikovaný odhad založený na dostupných datech SFDI, dosavadním vývoji příjmů z časového zpoplatnění a predikcích dalšího vývoje. Odhad je zatížen nejistotou související zejména s budoucím vývojem objemu úhrad, inflace a rozsahem zpoplatněné sítě, nicméně poskytuje dostatečný podklad pro porovnání posuzovaných variant.

Navrhovaná úprava bude mít dopad na příjmy Státního fondu dopravní infrastruktury.

V důsledku zrušení valorizace nedojde k očekávanému nárůstu příjmů z časového zpoplatnění. Pro rok 2027 je pokles příjmů odhadován ve výši 488 mil. Kč, dále pak ve výši 739 mil. Kč pro rok 2028, přičemž pokles příjmů se v dalších letech bude dále navyšovat. Tento důsledek se může promítnout do rozsahu financování dopravní infrastruktury, zejména v oblasti údržby, oprav a investic.

Nárůst příjmů z časového poplatku ve výši nižších jednotek procent (odhadem 5 %) je konzervativním dlouhodobým kvalifikovaným odhadem, jelikož se v čase neustále měnily druhy časového poplatku, délka jejich platnosti a rovněž ceny.

Níže uvedená tabulka ilustruje příjmy z časových poplatků, celkové příjmy rozpočtu SFDI, podíl příjmů z časového poplatku na příjmech SFDI a změny v příjmech z časového poplatku za posledních 5 let:

Rok	EDAZ (v tis. Kč)	SFDI (v tis. Kč)	podíl EDAZ (%)	změna příjmů EDAZ oproti předchozímu roku (%)
2021	5 306 673	132 035 141	4,0	-
2022	5 838 721	133 007 471	4,4	10,0
2023	6 375 181	124 265 995	5,1	9,2
2024	7 141 878	129 554 888	5,5	12,0
2025	8 753 147	155 528 933	5,6	22,6

Poznámka: v roce 2025 se do celkového výběru promítá zásadní zvýšení sazeb ročního poplatku, které bylo účinné od 1. 3. 2024.

V případě nesouladu mezi příjmy a plánovanými výdaji v rámci rozpočtu Státního fondu dopravní infrastruktury vzniká potřeba úpravy sazeb časového poplatku nebo zajištění dodatečných zdrojů financování (navýšení dotace na krytí deficitu ze SR).

3.2. Náklady

Navrhovaná právní úprava bude mít negativní dopad na příjmy SFDI z časového poplatku, a to v podobě nižšího výnosu oproti variantě zachování stávající právní úpravy obsahující valorizační mechanismus.

Pro účely hodnocení dopadů se vychází z předpokladu, že výpadek příjmů v důsledku navrhované právní úpravy nebude kompenzován zvýšenými transfery ze státního rozpočtu. Reálným dopadem navrhované právní úpravy je proto snížení rozpočtových možností SFDI. To se může projevit zejména v omezení prostředků určených na opravy, údržbu, modernizaci a investice do dopravní infrastruktury, případně v odkladu některých akcí financovaných z rozpočtu SFDI. Příjmy z časových poplatků přitom nelze bez dalšího přiřazovat k jednotlivým investicím, neboť tvoří součást celkového financování SFDI. Konkrétní rozsah dopadů navrhované právní úpravy na financování dopravní infrastruktury bude záviset na navazujícím rozpočtovém rozhodování a na celkovém nastavení rozpočtu SFDI v jednotlivých letech.

Administrativní náklady související se zrušením valorizace jsou nevýznamné/marginální. V rámci nastavení systému budou zachovány aktuální sazby, nebude tedy nutné žádné změny provádět.

Z hlediska rozpočtů občanů a podnikatelů se jedná o nepodstatný výdaj vzhledem ke skutečnosti, že po zavedení valorizace došlo v roce 2025 ke zvýšení ročního časového poplatku o 140 Kč oproti roku 2024, v roce 2026 došlo u stejného typu poplatku ke zvýšení o 130 Kč oproti roku 2025.

3.3. Přínosy

Navrhovaná úprava bude mít pozitivní dopad na poplatníky, neboť zrušením automatického valorizačního mechanismu sazeb časového poplatku dojde k zachování stabilní výše nákladů poplatníků za užívání zpoplatněných komunikací a tím také může dojít k omezení počtu úhrad časového poplatku u neoficiálních přepravejců, kteří si účtují různé manipulační poplatky za zprostředkování úhrady.

3.4. Vyhodnocení nákladů a přínosů variant

Varianta 0

Tato varianta představuje zachování přínosů i nákladů v dosavadní predikované výši dle výhledu Ministerstva financí. Dosavadní predikce předpokládaly příjmy z časového poplatku v roce 2026 ve výši 9,2 mld. Kč, v roce 2027 ve výši 9,7 mld. Kč a v roce 2028 ve výši 10,4 mld. Kč.

Varianta 1

V případě zrušení valorizace lze očekávat nižší růst příjmů z časového poplatku zhruba na úrovni 5 % ročně.

4. Stanovení pořadí variant a výběr nejvhodnějšího řešení

Varianta 0 (status quo) zachovává stávající systém a predikovaný růst příjmů SFDI, avšak za cenu pokračujícího růstu finanční zátěže uživatelů. Varianta 0 není doporučena z důvodu každoročního nepredikovatelného zvyšování zátěže pro spotřebitele i podnikatele vlivem automatické valorizace časového poplatku.

Varianta 1 nejlépe naplňuje hlavní cíl návrhu, kterým je odstranění automatického valorizačního mechanismu a stabilizace výše sazeb časového poplatku. Současně je zohledněno, že tato varianta snižuje příjmy SFDI oproti zachování stávající právní úpravy, a její dopady proto budou předmětem následného vyhodnocení v rámci přezkumu účinnosti regulace. Varianta 1 tak představuje řešení s vyváženým poměrem mezi dosažením cíle regulace a dopady na dotčené subjekty.

Na základě provedeného vyhodnocení nákladů, přínosů a rizik jednotlivých variant byla jako nejvhodnější identifikována varianta 1 – zrušení automatického valorizačního mechanismu.

5. Implementace doporučené varianty a vynucování

Varianta 1 má rozdílné dopady na jednotlivé skupiny. Zatímco na straně veřejných rozpočtů, konkrétně Státního fondu dopravní infrastruktury, lze očekávat pokles příjmů, na straně uživatelů zpoplatněných komunikací dochází ke snížení finanční zátěže a ke zvýšení předvídatelnosti výdajů spojených s jejich užíváním.

Přínosy navrhované varianty 1 tak dopadají především na poplatníky, zatímco náklady se projevují na straně veřejných financí.

Navrhovaná právní úprava nevyžaduje zavedení nových kontrolních nebo vynucovacích mechanismů, neboť se týká zákonného nastavení sazeb časového poplatku a bude implementována v rámci stávajícího systému časového zpoplatnění.

6. Přezkum účinnosti regulace

Dopady navrhovaných změn budou vyhodnoceny po prvním uceleném roce účinnosti regulace, tj. na začátku roku 2028. Bude průběžně monitorována výše výběru časového poplatku a případně dojde k následné korekci výše sazeb pomocí další legislativní úpravy.

Indikátory, které bude třeba sledovat a následně sazby časového poplatku revidovat:

- výše inflace,
- vývoj ekonomiky,
- délka zpoplatněných pozemních komunikací/dokončení páteřní sítě zpoplatněných pozemních komunikací.
- dopad na příjmy SFDI

7. Konzultace a zdroje dat

Návrh byl konzultován se správcem IS EDAZ, tedy Státním fondem dopravní infrastruktury a provozovatelem systému IS EDAZ, tedy se státním podnikem Cendis, kteří poskytlí klíčová data pro zpracování této závěrečné zprávy.

Zdrojem dat jsou informace o reálných úhradách a osvobozeních od časového poplatku za roky 2024-2025 (12 po sobě jdoucích měsíců do listopadu 2025) v rozdělení na jednotlivé druhy poplatku. Dalšími zdroji jsou predikce inflace ČSÚ a plánované délky nově zprovozněných úseků časově zpoplatněných komunikací od Ředitelství silnic a dálnic za roky 2026-2028. Použitá data byla využita zejména pro odhad dopadů na příjmy SFDI a pro porovnání posuzovaných variant.

Nárůst objemu úhrad časového poplatku nebyl zvažován.

8. Kontakt na zpracovatele RIA

Ing. Jan Rehn, Ministerstvo dopravy, odbor pozemních komunikací, jan.rehn@md.gov.cz

Platné znění zákona č. 13/1997 Sb. s vyznačením navrhovaných změn

Časový poplatek

§ 21

(1) Zpoplatněnou pozemní komunikaci lze užít 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 g), j), k), m), n), o) nebo q), osvobození vozidla od zpoplatnění bylo oznámeno Státnímu fondu dopravní infrastruktury.

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

- a) nesmí předcházet okamžiku provedení úhrady a
- b) musí následovat nejpozději 30 dnů po provedení úhrady.

(3) Sazba časového poplatku na 1 rok v roce 2024 činí 2 300 Kč a v každém následujícím kalendářním roce činí sazba časového poplatku na 1 rok součin sazby časového poplatku na 1 rok platné v bezprostředně předcházejícím kalendářním roce a změnového koeficientu pro daný kalendářní rok; změnový koeficient pro kalendářní rok činí součet

- a) koeficientu 1,
- b) ~~procentuálního přírůstku nebo poklesu úhrnného průměrného ročního indexu spotřebitelských cen za domácnosti celkem zjištěného Českým statistickým úřadem, ke kterému došlo v období 12 kalendářních měsíců bezprostředně předcházejících červenci kalendářního roku, který bezprostředně předchází danému kalendářnímu roku, vyjádřeného jako desetinné číslo, nejvýše však 0,1, a~~
- e) ~~procentuální změny délky dálnic v provozu v období podle písmene b) vyjádřené jako desetinné číslo; dálnicemi v provozu se rozumí jejich úseky, jejichž užívání bylo povoleno kolaudačním rozhodnutím nebo u nichž byl povolen nebo nařízen zkušební provoz.~~

(4) Sazba časového poplatku na

- a) 30 dnů činí 19 % sazby časového poplatku na 1 rok,
- b) 10 dnů činí 12 % sazby časového poplatku na 1 rok a
- e) 1 den činí 9 % sazby časového poplatku na 1 rok.

(5) Jde-li o vozidlo v systému časového zpoplatnění používající jako palivo elektrickou energii nebo vodík v kombinaci s jiným palivem, je-li hodnota emisí CO₂ v kombinovaném provozu nejvýše 50 g/km, činí sazba časového poplatku na příslušné časové období 25 % sazby časového poplatku podle odstavce 3 nebo 4.

(3) Sazba časového poplatku na

- a) 1 rok činí 2 570 Kč,
- b) 30 dnů činí 480 Kč,
- c) 10 dnů činí 300 Kč a
- d) 1 den činí 230 Kč.

(4) Jde-li o vozidlo v systému časového zpoplatnění používající jako palivo elektrickou energii nebo vodík v kombinaci s jiným palivem, je-li hodnota emisí CO₂ v kombinovaném provozu nejvýše 50 g/km, sazba časového poplatku na

- a) 1 rok činí 640 Kč,
- b) 30 dnů činí 120 Kč,
- c) 10 dnů činí 70 Kč a
- d) 1 den činí 50 Kč.

(5) Jde-li o vozidlo v systému časového zpoplatnění poháněné zemním plynem nebo biometanem, sazba časového poplatku na

- a) 1 rok činí 1 280 Kč,
- b) 30 dnů činí 240 Kč,
- c) 10 dnů činí 150 Kč a
- d) 1 den činí 110 Kč.

~~(6) Jde-li o vozidlo v systému časového zpoplatnění poháněné zemním plynem nebo biometanem, činí sazba časového poplatku na příslušné časové období 50 % sazby časového poplatku podle odstavce 3 nebo 4.~~

~~(7) Sazby časového poplatku podle odstavců 3 až 6 se zaokrouhlují na celé desetikoruny dolů. Ministerstvo dopravy vyhlásí každoročně ve Sbírce zákonů a mezinárodních smluv nejpozději do 30. listopadu sdělení o~~

~~a) délce dálnic, které byly ke dni 30. června daného kalendářního roku v provozu, a její procentuální změně oproti délce dálnic, které byly v provozu ke dni 30. června bezprostředně předcházejícího kalendářního roku,~~

~~b) výši změnového koeficientu pro bezprostředně následující kalendářní rok a~~

~~c) sazbách časového poplatku podle odstavců 3 až 6 platných v bezprostředně následujícím kalendářním roce.~~

~~(8) Časový poplatek se hradí ve výši sazby platné v kalendářním roce, ve kterém je provedena jeho úhrada.~~

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 odstavců 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 jde o vozidlo podle ~~§ 21 odst. 5 nebo 6~~ **§ 21 odst. 4 nebo 5**,

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.

ROZDÍLOVÁ TABULKA

Název: Návrh zákona, kterým se mění zákon č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů
Předkladatel: Ministerstvo dopravy

Navrhovaný právní předpis		Odpovídající předpis EU		
Ustanovení	Obsah	Celex č.	Ustanovení	Obsah
Čl. I bod 1. (§ 21 odst. 3 až 5)	V § 21 odstavce 3 až 5 znějí: „(3) Sazba časového poplatku na a) 1 rok činí 2 570 Kč, b) 30 dnů činí 480 Kč, c) 10 dnů činí 300 Kč a d) 1 den činí 230 Kč. (4) Jde-li o vozidlo v systému časového zpoplatnění používající jako palivo elektrickou energii nebo vodík v kombinaci s jiným palivem, je-li hodnota emisí CO ₂ v kombinovaném provozu nejvýše 50 g/km, sazba časového poplatku na a) 1 rok činí 640 Kč, b) 30 dnů činí 120 Kč, c) 10 dnů činí 70 Kč a d) 1 den činí 50 Kč. (5) Jde-li o vozidlo v systému časového zpoplatnění poháněné zemním plynem nebo biometanem, sazba časového poplatku na a) 1 rok činí 1 280 Kč, b) 30 dnů činí 240 Kč, c) 10 dnů činí 150 Kč a d) 1 den činí 110 Kč.“.	32022L0362	Čl. 1 bod 3 (čl. 7a odst. 1)	Poplatky za užívání musí být úměrné době užívání dotčených pozemních komunikací.
		32022L0362	Čl. 1 bod 3 (čl. 7a odst. 3 pododst. první)	Jsou-li uplatňovány poplatky za užívání na osobní automobily, užívání daných pozemních komunikací se umožní alespoň na tyto doby: jednoho dne, jednoho týdne

		32022L0362	Čl. 1 bod 3 (čl. 7a odst. 4)	nebo 10 dnů či obou těchto období, jednoho nebo dvou měsíců či obou těchto období a jednoho roku. Dvouměsíční sazba nesmí překročit 30 % roční sazby, měsíční sazba nesmí překročit 19 % roční sazby, desetidenní sazba nesmí překročit 12 % roční sazby, týdenní sazba nesmí přesáhnout 11 % roční sazby a denní sazba nesmí překročit 9 % roční sazby. Pokud jde o minibusy a lehká užitková vozidla, musí členské státy dodržovat ustanovení buď odstavce 2, nebo odstavce 3. Pokud členské státy stanoví pro lehká užitková vozidla jiné poplatky za užívání než pro osobní automobily, stanoví za užívání pro lehká užitková vozidla vyšší poplatky než pro osobní automobily.
		32022L0362	Čl. 1 bod 11 (čl. 7gb odst. 2 pododst. 1 a 2)	Od 1. ledna 2026, je-li to technicky proveditelné, členské státy rozlišují mýtné a roční sazbu poplatků za užívání u skříňových automobilů a minibusů podle environmentální výkonnosti vozidla v souladu s pravidly stanovenými v příloze VII. Pro tento účel se považují ustanovení druhého pododstavce odst. 1 za orientační. Rozhodnou-li se členské státy uplatňovat jiná kritéria výkonnosti z hlediska emisí nebo úrovně snížení, než jsou kritéria a úrovně kritérií stanovené v odstavci 1, nebo se rozhodnou začlenit jiná nebo dodatečná kritéria, oznámí svou volbu Komisi včetně jejího odůvodnění nejméně šest měsíců před zavedením jakéhokoli rozlišení.
		32022L0362	Čl. 1 bod 11 (čl. 7gb odst. 5)	Rozlišení uvedená v tomto článku nejsou určena k vytváření dodatečných příjmů.

Číslo předpisu EU (kód celex)	Název předpisu EU
32022L0362	Směrnice Evropského parlamentu a Rady (EU) 2022/362 ze dne 24. února 2022, kterou se mění směrnice 1999/62/ES, 1999/37/ES a (EU) 2019/520, pokud jde o výběr poplatků pro vozidla za užívání určitých pozemních komunikací