

# PRIESTUPKY V RÁMCI ELEKTRONICKÉHO VÝBERU MÝTA

Dušan Kucharik<sup>1</sup>

---

---

*Anotácia: Efektívne fungujúci systém elektronického výberu mýta obsahuje aj oblasť kontroly a dohľadu. Je to záverečná časť celého systému, bez ktorej by systém nemohol správne a účinne fungovať. Článok sa zaoberá problematikou priestupkov. Všeobecne postupu ako sa priestupok zisťuje, identifikuje vozidlo a vodič až po postup vymáhania pokuty. Posledná časť sa venuje priestupkom v rámci elektronického výberu mýta v Slovenskej republike a skúsenosťami zo zahraničia.*

*Kľúčové slová: spoplatnená infraštruktúra, dohľadový systém, priestupok, pokuta,*

*Summary: Effective system of electronic fee collection contains enforcement, too. It is a final part of the entire system without which this system could not function rightly and effectively. The article deals with offences. In general how can be the offence recognized, the vehicle and driver identified and the process of penalty recovery. The final part contains offences including electronic fee collection in Slovak republic and experience in foreign countries.*

*Key words: charged infrastructure, enforcement system, offence, penalty*

## 1. ÚVOD

V rámci elektronického výberu mýta sa vyskytujú špecifické priestupky. Môže sa jednať o nefunkčnú palubnú jednotku vo vozidle, nesprávne uvedené údaje v palubnej jednotke, úmyselné uvádzanie takých údajov, ktoré môžu znížiť výšku plateného mýta a podobne. Priestupky vyskytujúce sa v rámci elektronického výberu mýta sa zisťujú zo správania sa vodičov v európskych štátoch, v ktorých sú už elektronické mýtné systémy zavedené.

## 2. ANALÝZA PRIESTUPKU

### 2.1. Zistenie priestupku

Pri jazde motorového vozidla po infraštruktúre sa stáva, že vodič pácha rozličné priestupky proti pravidlám cestnej premávky. Pri jazde vozidla po spoplatnenej infraštruktúre sa môže stať, že vodič spácha špecifické druhy priestupkov týkajúce sa práve tejto oblasti. Z tohto dôvodu na zistenie priestupku, ktorý spácha vodič motorového vozidla využívajúci spoplatnenú infraštruktúru sú potrebné určité technické zariadenia schopné daný priestupok spoľahlivo rozpoznať. Aké technické

---

<sup>1</sup> Ing. Dušan Kucharik, Výskumný ústav dopravný, a. s., Veľký Diel 3323, 010 08 Žilina, Tel: +421 41 5686 329, Fax: +421 41 5662 883, e-mail: kucharik@vud.sk

zariadenia sa majú využívať záleží od toho aké priestupky sa majú sledovať a následne zisťovať. Z tohto dôvodu sa na spoplatnenej infraštruktúre musia využívať určité technické a technologické zariadenia a systémy. Všeobecne ich možno rozčleniť na stacionárne dohľadové brány alebo iným slovom fixné brány, premiestniteľné a mobilné zariadenia. Pre každý priestupok existuje určitý spôsob akým sa zisťuje. Na zistenie priestupku sa môže súčasne využívať aj viac technických zariadení a systémov. Napríklad v Nemecku je kontrolovaných približne 10% z celkového počtu vozidiel, ktoré využívajú spoplatnenú diaľničnú sieť o dĺžke viac ako 12 000 km. Uvedený počet je dostatočný na to aby odradil nemeckých vodičov od toho, aby sa vyhli plateniu mýta. Mobilnými zariadeniami je kontrolovaných až 40 % z celkového kontrolovaného počtu vozidel. Vo väčšej miere sú kontrolované miesta, kde sa nenachádzajú stacionárne dohľadové brány z dôvodu, že na daných miestach je pravdepodobnejší výskyt neplatiacich vozidel. Je logické, že na miestach kde sú stacionárne dohľadové brány by nemalo dochádzať k úniku vozidel bez zaplatenia mýta. Z uvedeného vyplýva, že zistenie priestupku je prvým a veľmi dôležitým krokom k úspešnému vymáhaniu pokuty za priestupok.

## **2.2. Identifikácia vozidla**

Ďalším dôležitým krokom v procese vymáhania je identifikácia vozidla. V tejto súvislosti sa zisťuje evidenčné číslo vozidla zaznamenané kamerami dohľadového systému. Z databázy evidenčných čísiel sa dá zistiť, kto je majiteľom daného vozidla a jednoznačne ho možno identifikovať.

## **2.3. Proces vymáhania pokuty**

Po identifikovaní majiteľa vozidla nasleduje zaslanie dôkazového materiálu majiteľovi vozidla s výzvou na zaplatenie pokuty za priestupok. Dostatočne spoľahlivý dôkazový materiál je fotografia vozidla, ktorého vodič práve pácha priestupok. Na obraze vozidla musí byť zaznamenané aj evidenčné číslo vozidla, presné miesto kde k priestupku došlo, presný čas a dátum a prípadne nameraná rýchlosť vozidla ak sa jedná o dodržiavanie maximálnej povolenej rýchlosti. V súčasnosti je však problém s identifikáciou vozidla, ktoré pochádza zo zahraničia. Zatiaľ ešte neexistuje spoľahlivo fungujúca výmena informácií medzi štátmi ani v rámci štátov Európskej únie. Ďalší problém sa ukazuje v rozličných štátnych jazykoch dvoch dotknutých štátov. Štátu, v ktorom vodič zo zahraničia spáchal priestupok a štátu, z ktorého tento vodič pochádza. Tieto nedostatky bude potrebné v blízkej budúcnosti odstrániť. Bude potrebné nájsť spôsob akým sa vymáhanie pokút za priestupky stane rýchlym, spoľahlivým a hlavne efektívnym. Nemá však slúžiť ako

nástroj pre príjem finančných prostriedkov ale ako forma odstrašenia vodičov porušovať pravidlá cestnej premávky a páchať priestupky.

### **3. ŠPECIFICKÉ PRIESTUPKY V RÁMCI ELEKTRONICKÉHO VÝBERU MÝTA**

#### **3.1. Legislatíva v Slovenskej republike**

Ako už bolo uvedené priestupky v rámci elektronického výberu mýta sú špecifické možnosti a spôsoby správania sa vodičov pri jazde vozidla po spoplatnenej infraštruktúre. V zákone č. 25/2007 Zbierky zákonov z 13. decembra 2006 o elektronickom výbere mýta za užívanie vymedzených úsekov pozemných komunikácií je v § 8 odseku 1 uvedených päť nasledujúcich priestupkov. Priestupku na úseku výberu mýta sa dopustí ten kto:

- a) užíva vymedzené úseky ciest bez úhrady mýta,
- b) odmieta úhradu mýta pri vyzvaní kontrolou poverených osôb na mieste v čase kontroly,
- c) nemá vo vozidle palubnú jednotku,
- d) nezadá údaje alebo zadá neúplné alebo klamlivé údaje do palubnej jednotky,
- e) neoprávnene manipuluje s palubnou jednotkou alebo do nej neoprávnene zasahuje.

#### **3.2. Skúsenosti z európskych štátov**

Podľa skúseností zo štátov, v ktorých je už elektronický výber mýta zavedený, sa počas samotnej prevádzky systému vyskytli aj ďalšie priestupky. Priestupky boli zistené zo správania sa vodičov s cieľom vyhnúť sa plateniu mýta alebo situácie, ktoré môžu nastať pri kontakte vodiča so systémom výberu mýta ako celkom, ak vodič nepostupuje presne podľa návodu napríklad pre rezerváciu jász, nespoľahlivo zadá potrebné údaje pre výpočet mýta a podobne. Sú to napríklad tieto priestupky:

- palubná jednotka nekomunikuje s dohľadovou bránou,
- palubná jednotka vykazuje poruchu a nemôže prebehnúť platba,
- vozidlo nemá platnú zmluvu v rezervačnom systéme jász,
- vozidlo je evidované v rezervačnom systéme, ale nemá dostatočný kredit na uskutočnenie platby mýta,
- evidenčné číslo vozidla je nečitateľné alebo skryté (nie je možná platba alebo kontrola),
- evidenčné číslo vozidla uvedené v rezervačnom systéme nezodpovedá skutočnému evidenčnému číslu na vozidle,
- vozidlo ide príliš vysokou rýchlosťou cez kontrolné zariadenie čím znemožní prečítanie evidenčného čísla a teda aj kontrolu,

- pri premávke vo viacerých dopravných pruhoch dochádza k prekrytiu menšieho vozidla väčším vozidlom (napr. nákladným vozidlom alebo návesovou súpravou) a tým nedôjde ku komunikácii s palubnou jednotkou v menšom vozidle. Ide o úmyselné správanie sa vodiča v menšom vozidle s cieľom vyhnúť sa platbe mýta,
- skutočne prejdená trasa vozidla je rozdielna ako je uvedená a vopred objednaná v rezervačnom systéme (jedná sa o situáciu ak si vodič vopred zaplatí za presne určenú trasu a neskôr sa zistí, že skutočne prejdená trasa bola dlhšia a teda mýto za ňu je vyššie).

Existujú ešte ďalšie situácie, ktoré však nie sú uvedené, ale v praxi sa vyskytujú.

Z uvedeného vyplýva, že existujúce právne normy by bolo vhodné upraviť alebo rozšíriť o ďalšie možné priestupky. Tým by sa dosiahlo zahrnutie všetkých priestupkov do legislatívy. Vyhlo by sa tak možnosti, že by vodič ostal nepotrestaný, ak by spáchal niektorý priestupok, ktorý zatiaľ v legislatíve nie je uvedený ale môže sa stať.

#### **4. ZÁVER**

Analýzou súčasného stavu sa zistilo, že problematike priestupkov v rámci elektronického výberu mýta treba venovať osobitnú pozornosť. Týka sa to hlavne legislatívnej oblasti, jednak na medzinárodnej úrovni v rámci celej Európskej únie, ako aj národnej úrovni v rámci Slovenskej republiky. Na medzinárodnej úrovni bude potrebné zosúladiť problematiku vymáhania pokút za priestupky, pretože prax je v jednotlivých štátoch rozdielna a zatiaľ neexistuje jednotný mechanizmus na vyriešenie danej problematiky. Ďalej bude potrebné zosúladiť technické a technologické požiadavky na vybavenosť spoplatnenej infaštruktúry pre spoľahlivý dohľad nad dodržiavaním dopravných predpisov, sprístupniť a umožniť vodičom využívať dopravné a telematické služby. Zabezpečením uvedených požiadaviek sa pohyb po spoplatnenej infraštruktúre stane nielen v zahraničí ale aj u nás bezpečnejším, spoľahlivejším, komfortnejším ako aj ekologickejšim.

#### **POUŽITÁ LITERATÚRA**

- [1] MIKULA, J.: Inteligentné dopravné systémy – CONNECT, Subdoména 3.6. Priestupky pri platbe mýta, Interná publikácia Výskumného ústavu dopravného
- [2] Zákon č. 25/2007 Z. z. z 13. decembra 2006 o elektronickom výbere mýta za užívanie vymedzených úsekov pozemných komunikácií

[3] Smernica 52/2004/ES Európskeho parlamentu a rady o interoperabilite elektronických cestných mýtnych systémov v spoločenstve, Odporúčania expertnej skupiny 10

Recenzent: doc. Ing. Marián Šulgan, PhD., Žilinská univerzita v Žiline, Fakulta PEDAS, Katedra cestnej a mestskej dopravy