

Univerzita Pardubice  
Dopravní fakulta Jana Pernera

Zpoplatnění silniční dopravy v ČR a jiných zemích  
František Jahn

Bakalářská práce  
2009

Univerzita Pardubice  
Dopravní fakulta Jana Pernera  
Katedra dopravního managementu, marketingu a logistiky  
Akademický rok: 2008/2009

## ZADÁNÍ BAKALÁŘSKÉ PRÁCE

(PROJEKTU, UMĚLECKÉHO DÍLA, UMĚLECKÉHO VÝKONU)

Jméno a příjmení: **František JAHN**  
Studijní program: **B3709 Dopravní technologie a spoje**  
Studijní obor: **Dopravní management, marketing a logistika**  
  
Název tématu: **Zpoplatnění silniční dopravy v ČR a jiných zemích**

### Z á s a d y p r o v y p r a c o v á n í :

Úvod

1. Fiskální nástroje a legislativní rámec vztahující se ke zpoplatnění silniční dopravy
2. Analýza zpoplatnění silniční dopravy v ČR
3. Rozbor zatížení silniční dopravy z hlediska zpoplatnění v ostatních zemích
4. Syntéza získaných údajů a formulace závěrů

Závěr

Rozsah grafických prací: **dle doporučení vedoucího**  
Rozsah pracovní zprávy: **40 - 50 stran**  
Forma zpracování bakalářské práce: **tištěná**  
Seznam odborné literatury: **dle pokynů vedoucího práce**


Vedoucí bakalářské práce: **Ing. Ivo Drahotský, Ph.D.**  
Katedra dopravního managementu, marketingu  
a logistiky

Datum zadání bakalářské práce: **28. listopadu 2008**

Termín odevzdání bakalářské práce: **1. června 2009**

  
prof. Ing. Bohumil Culek, CSc.  
děkan

L.S.

  
prof. Ing. Vlastimil Melichar, CSc.  
vedoucí katedry

V Pardubicích dne 28. listopadu 2008

Prohlašuji:

Tuto práci jsem vypracoval samostatně. Veškeré literární prameny a informace, které jsem v práci využil, jsou uvedeny v seznamu použité literatury.

Byl jsem seznámen s tím, že se na moji práci vztahují práva a povinnosti vyplývající ze zákona č. 121/2000 Sb., autorský zákon, zejména se skutečností, že Univerzita Pardubice má právo na uzavření licenční smlouvy o užití této práce jako školního díla podle § 60 odst. 1 autorského zákona, a s tím, že pokud dojde k užití této práce mnou nebo bude poskytnuta licence o užití jinému subjektu, je Univerzita Pardubice oprávněna ode mne požadovat přiměřený příspěvek na úhradu nákladů, které na vytvoření díla vynaložila, a to podle okolností až do jejich skutečné výše.

Souhlasím s prezenčním zpřístupněním své práce v Univerzitní knihovně.

V Pardubicích dne 1. 6. 2009

František Jahn

## Poděkování

Na tomto místě bych rád poděkoval Ing. Ivu Drahotskému, Ph.D. za cenné připomínky a odborné rady, kterými přispěl k vypracování této bakalářské práce.

## **ANOTACE**

Bakalářská práce se zabývá problematikou zpoplatnění silniční dopravy v ČR a jiných zemích. Jsou zde uvedeny způsoby zpoplatnění silniční dopravy, vyplývající z příslušných legislativních předpisů. Součástí práce je porovnání jednotlivých způsobů zpoplatnění v rámci Evropského dopravního systému. V práci je navrženo celoplošné zpoplatnění všech uživatelů silniční infrastruktury.

## **KLÍČOVÁ SLOVA**

silniční doprava, zpoplatnění, legislativa, daně, poplatky, sazby

## **TITLE**

The charging of road transport in the Czech Republic and the other countries

## **ANNOTATION**

This Bachelor thesis deals with the charging of road transport in the Czech Republic and other countries. Are given ways of charging road users, resulting from the legislation. Part of this work is comparison of the different ways of charging within the European transport system. The work is designed to charge all users a full-scale road infrastructure.

## **KEYWORDS**

road transport, charging, legislation, taxation, charges, rates

# Obsah

Úvod.....	9
1 Fiskální nástroje a legislativní rámec vztahující se ke zpoplatnění silniční dopravy .....	11
1.1 Přímé daně.....	12
1.1.1 Daň z příjmu.....	12
1.1.2 Silniční daň.....	12
1.2 Nepřímé daně .....	13
1.2.1 Daň z přidané hodnoty .....	13
1.2.2 Spotřební daň.....	14
1.3 Poplatky .....	15
1.3.1 Zákon o správních poplatcích.....	15
1.3.2 Zákon o místních poplatcích .....	16
1.4 Zákon o pozemních komunikacích.....	16
1.5 Zákon o pojištění odpovědnosti z provozu vozidla .....	17
1.6 Ekologická legislativa.....	17
1.6.1 Zákon o odpadech.....	17
1.6.2 Daň z elektřiny.....	18
1.7 Legislativa EU.....	19
1.7.1 Směrnice Evropského Parlamentu a Rady 2006/38/ES .....	19
1.7.2 Směrnice Rady 2003/96/ES.....	20
1.7.3 Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2003/30/ES .....	21
2 Analýza zpoplatnění silniční dopravy v ČR .....	23
2.1 Daň z přidané hodnoty.....	23
2.1.1 Koupě vozidla.....	23
2.1.2 Pohonné hmoty .....	24
2.2 Registrace vozidla .....	24
2.3 Poplatky na podporu sběru, zpracování, využití a odstranění vybraných autovraků	25
2.4 Pojištění vozidla .....	26
2.4.1 Výše pojistného .....	26
2.5 Daň silniční .....	28
2.5.1 Základ daně .....	28
2.5.2 Sazby silniční daně .....	28
2.5.3 Sleva na dani.....	29

2.6	Zpoplatnění dálnic a rychlostních silnic .....	30
2.6.1	Časové zpoplatnění .....	30
2.6.2	Výkonové zpoplatnění .....	33
2.7	Spotřební daň .....	36
2.7.1	Základ daně z minerálních olejů .....	36
2.7.2	Sazby daně z minerálních olejů .....	37
3	Rozbor zatížení silniční dopravy z hlediska zpoplatnění v ostatních zemích .....	38
3.1	Zpoplatnění motorových vozidel .....	38
3.1.1	Stanovení daní z motorových vozidel .....	39
3.2	Zpoplatnění za užívání silniční sítě motorovými vozidly .....	40
3.2.1	Zpoplatnění silniční infrastruktury ve vybraných zemích .....	40
3.2.2	Zpoplatnění za vjezd do měst .....	48
3.2.3	Zpoplatnění za průjezd mostů a tunelů .....	49
4	Syntéza získaných údajů a formulace závěrů .....	53
4.1	Zpoplatnění silniční infrastruktury .....	54
4.1.1	Zpoplatnění vjezdu do center měst .....	57
4.1.2	Zpoplatnění mostů a tunelů .....	57
4.2	Spotřební daň .....	58
4.3	Daň silniční .....	59
4.4	Návrh na zpoplatnění silniční dopravy .....	59
	Závěr .....	61
	Použitá literatura .....	62
	Seznam tabulek .....	68
	Seznam obrázků .....	69
	Seznam zkratk .....	70
	Seznam příloh .....	71



## Úvod

Doprava tvoří jedno z nejdůležitějších odvětví národního hospodářství. Z makroekonomického hlediska se odvětví dopravy podílí významným příspěvkem k růstu HDP. Základním předpokladem pro hospodářský rozvoj státu je fungování dopravního systému. Podmínkou pro fungování dopravního systému je zajištění kvalitní dopravní infrastruktury, jejíž rozvoj je důležitým úkolem veřejného sektoru a je garantován státem a to formou zákona.

Silniční doprava je jedním z nejvíce rozšiřujících se oborů ve všech ekonomicky rozvinutých i rozvíjejících se státech. Mezi silné stránky silniční dopravy patří její mobilita, dostupnost a operativnost. Silniční doprava využívá velmi husté sítě pozemních komunikací, proto je tak rozšířená, a to nejen v dopravě vnitrostátní, ale především v dopravě mezinárodní.

S ohledem na zpravidla nejhustší síť dopravních cest poskytuje silniční doprava nejsnazší dostupnost (přeprava „z domu do domu“) a nejvyšší rychlost přemístění. Proto také je silniční doprava, jako jediná využívána pro individuální dopravu.

Pohled na silniční dopravu však nenese jen pozitiva, nicméně je spjat i s řadou negativních stránek. V první řadě mezi ně patří zanedbanost silniční sítě doprovázené obrovským vnitřním dluhem, který vznikl dlouhodobě potlačovanou údržbou a obnovou. Dalšími negativy jsou kongesce, které se projevují především na hlavních silničních tazích a ve městech. Z nich plyne hned několik dalších velmi negativních faktorů. Mezi zmiňované faktory patří např. zvýšení spotřeby energie, které je doprovázeno nežádoucím vlivem na životní prostředí. Další negativní stránkou dopravy, která ovlivňuje hospodářský vývoj státu a regionů a způsobuje nemalé škody v oblasti životního prostředí, velké ztráty na zdraví a životech obyvatelstva, je nehodovost.

Česká republika, vzhledem ke své geograficky atraktivní poloze, zaujímá významné postavení v evropském dopravním systému. Je už pátým rokem členem Evropské unie a jedním z jejích základních cílů je trvalé zvyšování výkonnosti ekonomiky, a tím i životní úrovně obyvatel. Nezbytnou podmínkou pro plnění těchto cílů je, v přijatelném časovém horizontu, dosáhnout srovnatelné úrovně dopravní infrastruktury s vyspělými evropskými státy. S plněním těchto podmínek souvisí zpoplatnění uživatele za výkony uskutečněné dopravou, díky kterému by docházelo k realizaci trvale udržitelné mobility osob a věcí.

Z priorit a cílů dopravní politiky vyplývá nutnost přistoupení k systematické obnově komunikací, která by se neměla nahrazovat pouhou údržbou. S obnovou silniční

infrastruktury souvisí hledání nových zdrojů, kterými budou priority dopravní politiky uskutečněny. Zdroje pro financování dopravní infrastruktury by měly vycházet z objektivního zpoplatnění za užití dopravní cesty.

Cílem práce je poskytnout přehled o zpoplatnění silniční dopravy nejen na území české republiky, ale také v ostatních zemích EU. Práce poskytne podrobný výčet daných forem zpoplatnění z pohledu jednotlivých uživatelů silniční dopravy, které jsou již v legislativním rámci začleněny. Součástí práce bude návrh na zpoplatnění všech uživatelů silniční dopravy, vzhledem k uskutečněným výkonům v dopravě. Práce se bude zabývat plněním povinností uživatelů silniční dopravy, vzhledem k legislativnímu rámci a k plnění fiskálních nástrojů.

# 1 Fiskální nástroje a legislativní rámec vztahující se ke zpoplatnění silniční dopravy

Provozování silniční dopravy nese jejich uživatelům řadu povinností v podobě zpoplatnění, která jsou formulována v legislativní podobě, ať už se jedná o konkrétní zákon daného státu nebo o nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES).

Uživatelé provozující silniční dopravu jsou členění dle různých hledisek. Z hlediska zpoplatnění se jedná o ty, kteří využívají silniční dopravu pro vlastní potřeby, a ty kteří ji využívají pro potřeby druhých (za účelem zisku). Nástroje fiskální politiky se zabývají jednak utvářením příjmové stránky rozpočtu a zároveň stránkou výdajovou.

Důležitým zákonem této kapitoly je zákon o správě daní a poplatků<sup>1</sup>. Zákon upravuje správu daní, poplatků, odvodů, záloh na tyto příjmy a odvodů za porušení rozpočtové kázně, které jsou příjmem státního rozpočtu, územního rozpočtu nebo státních fondů. Tento zákon udává: „Daňovým dlužníkem je každý, kdo je podle zvláštního zákona povinen platit daň nebo vybranou a sraženou daň odvádět.“ Dalším velmi významným termínem tohoto zákona je daňová povinnost, která vzniká okamžikem, kdy nastaly skutečnosti zakládající daňovou povinnost podle tohoto zákona nebo zvláštních předpisů [1].

## Daně

Daně vycházejí z daňového systému, který je ve svých hlavních znacích podobný systémům většiny vyspělých zemí, zejména evropských. Obecně lze říci, že daně tvoří největší podíl veřejných příjmů. Daňové příjmy pocházejí zhruba ve stejné míře z nepřímých a přímých daní [2]. Daně můžeme definovat jako povinné, zákonem předem stanovené částky, které na nenávratném principu odčerpává daňovému subjektu část nominálního důchodu.

Daňový subjekt je podle zákona osoba povinná strpět, odvádět nebo platit daň. Daňovým poplatníkem je subjekt, jehož předmět je daní podroben. Plátcem daně je daňový subjekt, který je ze zákona povinen odvést do veřejného rozpočtu daň vybranou od jiných subjektů nebo sraženou jiným poplatníkům pod svou majetkovou odpovědnost [3, s 12].

Daně se staly od historického přechodu nástrojem redistribuce a nástrojem stabilizace ekonomiky. Daně plní také řadu dalších funkcí, mezi které patří především funkce fiskální, alokační a stimulační.

---

<sup>1</sup> Zákon č. 337/1992 Sb.

## **1.1 Přímé daně**

Přímé daně jsou velmi oblíbené pro svoji adresnost. Tyto daně jsou viditelnější než daně nepřímé, neboť se neschovávají v ceně zboží a tím pádem jsou i více pocíťovány. Daň platí přímo poplatník. Mezi přímé daně, co se týče problematiky zpoplatnění silniční dopravy, patří především daně silniční a daně z příjmů.

### **1.1.1 Daň z příjmu**

Vychází ze zákona č. 586/1992 Sb., o dani z příjmů. Zákon rozlišuje zdanění příjmů fyzických a právnických osob.

- **Daň z příjmu fyzických osob**

Zákon říká, že poplatníky této daně jsou fyzické osoby. Poplatníci, kteří mají na území České republiky bydliště nebo se zde obvykle zdržují, mají daňovou povinnost. Tato povinnost se vztahuje jak na příjmy plynoucí ze zdrojů na území České republiky, tak i na příjmy plynoucí ze zdrojů v zahraničí. Předmětem daně z příjmů fyzických osob jsou příjmy z činností závislých, samostatně výdělečných, příjmy z kapitálového majetku, z pronájmu a ostatní příjmy. Zákon také udává, jaké příjmy jsou od daně osvobozeny [4].

- **Daň z příjmu právnických osob**

Poplatníky daně z příjmů jsou osoby, které nejsou fyzickými osobami nebo organizačními složkami státu podle zvláštního právního předpisu. Poplatníci, kteří mají na území České republiky své sídlo nebo místo svého vedení, kterým se rozumí adresa místa, ze kterého je poplatník řízen, mají daňovou povinnost. Tato povinnost se vztahuje jak na příjmy plynoucí ze zdrojů na území České republiky, tak i na příjmy plynoucí ze zdrojů v zahraničí. Poplatníci, kteří nemají na území České republiky své sídlo, mají daňovou povinnost, která se vztahuje pouze na příjmy ze zdrojů na území České republiky. Předmětem daně jsou příjmy (výnosy) z veškeré činnosti a z nakládání s veškerým majetkem. Zákon také udává, které příjmy jsou od daně osvobozeny a specifikuje zdaňovací období [4].

### **1.1.2 Silniční daň**

Silniční daň vychází ze zákona č. 16/1993 Sb., ve znění jeho pozdějších předpisů. Tuto daň hradí především provozovatelé motorových vozidel. „Předmětem daně jsou silniční motorová vozidla a jejich přípojná vozidla, jsou-li používána k podnikání nebo jsou

používána v přímé souvislosti s podnikáním a nebo k činnostem, z nichž plynoucí příjmy jsou předmětem daně z příjmů u subjektů nezaložených za účelem podnikání.

Předmětem daně nejsou:

- speciální pásové automobily,
- zemědělské a lesnické traktory a jejich přípojná vozidla,
- další zvláštní vozidla,
- a vozidla, kterým byla přidělena zvláštní registrační značka [5].

Podle novely zákona o silniční dani jsou od 1. ledna 2009 od silniční daně osvobozena ekologicky šetrná vozidla. Osvobození se vztahuje u vozidel s pohonem CNG na užitková a nákladní vozidla do 12 tun a všechna vozidla pro dopravu osob. Provozovatelé autobusů městské hromadné dopravy a veřejné dopravy a podnikatelé využívající k pohonu vozidel stlačený zemní plyn, získají další podstatnou výhodu snižující náklady [6].

## **1.2 Nepřímé daně**

U nepřímých daní odvádí daň do rozpočtu subjekt – plátcе daně, nikoliv ze svého důchodu, ale vybírá ji v ceně zboží. Ze zákona se uvalují na spotřebu. Výrobce, prodejce, zahrne daň do ceny výrobku nebo služby, daň odvede jako plátcе daně do rozpočtu, platí ji spotřebitel jako poplatník v ceně při nákupu zboží nebo služby. Daň je tedy vybrána nepřímo v ceně zboží nebo služby. Daň je přenesena na konečného spotřebitele [7, s 355-356].

Tyto daně mají největší podíl na plnění státního rozpočtu a řadíme mezi ně daň z přidané hodnoty a spotřební daně.

### **1.2.1 Daň z přidané hodnoty**

Daně z přidané hodnoty se řadí mezi nejsložitější v daňové oblasti. Lepší a snadnější orientaci v problematice napomáhá strukturovaný obsah vycházející přímo z dokumentu zákona o dani z přidané hodnoty. Daň se uplatňuje na zboží, nemovitosti a služby za podmínek stanovených tímto zákonem. Zákon udává, co je předmětem daně. Zákon mj. také říká, že: „Předmětem daně není pořízení zboží z jiného členského státu, s výjimkou pořízení nového dopravního prostředku nebo zboží, které je předmětem spotřební daně.“ Zákon vymezuje územní působnost pro účely tohoto zákona. Zákon vymezuje, kdo je plátcem daně z přidané hodnoty a kdo poplatníkem. Plátcem daně z přidané hodnoty je každý subjekt se

sídlem, provozovnou či místem podnikání registrovaný jako plátce DPH. Poplatníkem daně z přidané hodnoty je každá fyzická i právnická osoba při nákupu většiny druhů zboží a služeb. Základem daně je vše, co jako úplatu obdržel nebo má obdržet plátce za uskutečněné zdanitelné plnění od osoby, pro kterou je zdanitelné plnění uskutečněno, nebo od třetí osoby, vyjma daně za toto zdanitelné plnění. Základem daně, v případě přijetí platby před uskutečněním zdanitelného plnění, je částka přijaté platby snížená o daň [8].

### 1.2.2 Spotřební daň

Spotřební daň z minerálních olejů upravuje zákon č. 353/2003 Sb., ve znění pozdějších předpisů. Tento zákon zpracovává příslušné předpisy Evropských společenství a upravuje podmínky zdaňování minerálních olejů a dalších "vybraných výrobků", které jsou spotřebními daněmi. Správu daní vykonávají celní úřady a celní ředitelství příslušné podle sídla nebo místa pobytu plátce daně.

**Plátcem daně** je právnická nebo fyzická osoba, které vznikla povinnost daň priznat a zaplatit:

- při použití nebo prodeji minerálních olejů, které nebyly zdaněny nebo u nichž byla uplatněna sazba daně nižší než sazba daně stanovená pro daný účel použití, pro účely, pro které je stanovena vyšší sazba daně,
- při použití nebo prodeji směsí minerálních olejů určených pro pohon dvoutaktních motorů za účelem pohonu jiných než dvoutaktních motorů,
- při použití nebo prodeji minerálních olejů pro pohon motorů nebo pro výrobu tepla bez ohledu na způsob spotřeby tepla,
- při použití nebo prodeji minerálních olejů pro pohon motorů,
- při použití nebo prodeji přísady či plnidla do minerálních olejů,
- při prodeji nebo bezplatném předání odpadních olejů, které nebyly zdaněny, ke konečné spotřebě pro pohon motorů nebo pro výrobu tepla, nebo
- při použití odpadních olejů, které nebyly zdaněny, pro pohon motorů nebo pro výrobu tepla [9].

**Předmětem daně** jsou tyto minerální oleje:

- motorové a ostatní benziny uvedené pod kódy nomenklatury,
- střední oleje a těžké plynové oleje uvedené pod kódy nomenklatury,
- těžké topné oleje uvedené pod kódy nomenklatury,

- odpadní oleje uvedené pod kódy nomenklatury,
- zkapalněné ropné plyny určené k použití, nabízené k prodeji nebo používané pro pohon motorů a nebo pro jiné účely s výjimkou zkapalněných ropných plynů uvedených v zákoně,
- zkapalněné ropné plyny určené k použití, nabízené k prodeji nebo používané pro výrobu tepla
- zkapalněné ropné plyny určené k použití, nabízené k prodeji nebo používané účely, které stanovuje zákon.

Detailní specifikace předmětu daní je obsáhlá ve zmíněném zákoně. Povinnost daň přiznat a zaplatit vzniká dnem použití nebo prodeje minerálních olejů (dle specifikace) [9].

### **1.3 Poplatky**

Jak již bylo zmíněno, daně se podílejí nejvýznamněji na veřejných příjmech, nejsou však jediným druhem veřejných příjmů. Do veřejných rozpočtů plynou také poplatky a místní poplatky. Platíme rovněž příspěvky do státních fondů. Poplatky jsou nedaňové veřejné příjmy, které nebývají vůči daním v současných systémech veřejných rozpočtů příliš významné, nicméně získávají stále více na své důležitosti.

#### **1.3.1 Zákon o správních poplatcích**

Tento zákon upravuje správní poplatky a výkon jejich správy, zejména jejich vyměřování a vybírání, prováděné orgány moci výkonné a dále orgány územních samosprávných celků a orgány právnických osob, pokud vykonávají působnost v oblasti státní správy. Zákon specifikuje poplatníka, jako fyzickou nebo právnickou osobu, která podala žádost nebo jiný návrh k provedení úkonu správnímu úřadu, nebo jako osobu, v jejímž zájmu nebo věci byl úkon proveden. Předmětem poplatků je správní řízení upravené zvláštním právním předpisem a další činnost správního úřadu související s výkonem státní správy. Úkony, které podléhají zpoplatnění, jsou vymezeny v jednotlivých položkách sazebníku poplatků, který tvoří přílohu k tomuto zákonu.

Sazebník v jednotlivých položkách dále obsahuje případné osvobození od poplatku, úkony, které nejsou předmětem poplatku, zmocnění správního úřadu při stanovení výše poplatku, popřípadě poznámky, které upravují podrobnosti k jednotlivým úkonům [10].

Do tohoto zákona můžeme zahrnout především poplatky:

- v oblasti registru silničních vozidel,
- schvalování technické způsobilosti vozidel,
- registru řidičských oprávnění a
- dále poplatky např. z oblasti stanice měření emisí.

### **1.3.2 Zákon o místních poplatcích**

Místní poplatky mají fakultativní povahu. Povinnými se stávají až jejich zavedením obecně závaznou vyhláškou obce, neboť pouze obci přísluší rozhodovat, které poplatky na svém území zavede. Stanovení místních poplatků patří do samostatné působnosti obce, která je ve svém území zavedla. Řízení o poplatcích vykonává obecní úřad, který je oprávněn provádět celé poplatkové řízení. Působnost stanovená obecnímu úřadu je výkonem přenesené působnosti. Zákon o místních poplatcích upravuje u jednotlivých místních poplatků předměty těchto poplatků, osoby poplatníků, základ poplatků, sazby poplatků, splatnost poplatků, osvobození popř. úlevy a následky nezaplacení poplatku včas nebo ve správné výši [11]. Na základě tohoto zákona mohou obce vybírat místní poplatky např. za povolení k vjezdu s motorovým vozidlem do vybraných míst a částí měst.

### **1.4 Zákon o pozemních komunikacích**

Zákon č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích upravuje kategorizaci pozemních komunikací, jejich stavbu, podmínky užívání a jejich ochranu, práva a povinnosti vlastníků pozemních komunikací a jejich uživatelů, a výkon státní správy ve věcech pozemních komunikací příslušnými silničními správními úřady. Zpoplatněnou pozemní komunikaci lze užít silničním motorovým vozidlem nejméně se čtyřmi koly, jehož největší povolená hmotnost činí méně než 12 tun, nebo jízdní soupravou, jejíž největší povolená hmotnost činí méně než 12 tun, pouze po úhradě časového poplatku. Časový poplatek lze uhradit na kalendářní rok, jeden měsíc nebo na sedm dnů. Peněžní prostředky získané ze zpoplatnění jsou příjmem státního rozpočtu [12].

Vyhláška č. 527/2006 Sb., o užívání zpoplatněných pozemních komunikací, stanovuje pozemní komunikace, jejichž užití podléhá časovému nebo výkonovému zpoplatnění. U časového poplatku stanovuje vzory kupónů, způsob jejich vyplňování, evidenci a umístění ve vozidle. Vzory všech kupónů jsou uvedeny ve vyhlášce Ministerstva dopravy č. 14/2009



Sb., kterou se mění vyhláška č. 527/2006 Sb., o užívání zpoplatněných pozemních komunikací. U mýtného poplatku mj. stanoví evidenci údajů, způsob nakládání s elektronickým zařízením a podmínky jeho užívání, způsob úhrady mýtného a prokázání úhrady mýtného. Stanovuje také výši kauce při poskytnutí elektronického zařízení [13].

První přílohou této vyhlášky jsou jednotlivé vzory kupónů prokazujících zaplacení časového poplatku pro daná vozidla. Druhá příloha vyhlášky obsahuje seznam pozemních komunikací, jejichž užití podléhá časovému poplatku. Poslední příloha obsahuje seznam dálnic a rychlostních silnic, jejichž užití podléhá mýtnému zpoplatnění.

Nařízení vlády, o výši časových poplatků a o výši sazeb mýtného, zapracovává příslušné předpisy Evropských společenství a upravuje výši časového poplatku a výši sazeb mýtného pro silniční motorová vozidla za užívání vybraných úseků pozemních komunikací. Nařízení vlády stanovuje výši časového poplatku dle zvolené doby trvání kupónu a specifikace motorového vozidla. Dále stanovuje výši sazeb mýtného za užívání dálnic a rychlostních silnic, a sazby dále člení dle emisní třídy vozidla a počtu náprav vozidla nebo jízdní soupravy [14].

## **1.5 Zákon o pojištění odpovědnosti z provozu vozidla**

Tento zákon vychází z legislativního předpisu zákona č. 168/1999 Sb. Zákon zapracovává příslušné předpisy Evropských společenství a upravuje pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem vozidla. Zákon dále upravuje zřízení České kanceláře pojistitelů, její právní postavení, organizaci a předmět činnosti. Není-li v zákoně stanoveno jinak, může na dálnici, silnici, místní komunikaci a účelové komunikaci, s výjimkou účelové komunikace, která není veřejně přístupná, provozovat vozidlo pouze ten, jehož odpovědnost za škodu způsobenou provozem tohoto vozidla je pojištěna podle tohoto zákona. Povinnost pojištění odpovědnosti musí být splněna i v případě ponechání vozidla na pozemní komunikaci. Pojištění odpovědnosti vzniká na základě pojistné smlouvy uzavřené mezi pojistníkem a pojistitelem [15].

## **1.6 Ekologická legislativa**

### **1.6.1 Zákon o odpadech**

Letošním rokem vstoupila v platnost novela zákona o odpadech. Vymezuje povinnost zaplatit poplatek na podporu sběru, zpracování, využití a odstranění vybraných autovraků, a to

při registraci použitého vybraného vozidla do registru silničních vozidel podle zvláštního právního předpisu. Novela vychází ze zákona č. 383/2008 Sb., kterým se mění zákon č. 185/2001 Sb., o odpadech. Poplatek se platí při první registraci použitého vybraného vozidla v České republice. Pokud je již vozidlo v České republice registrováno, platí se poplatek při první přeregistraci vozidla. Poplatek platí žadatel o registraci použitého vybraného vozidla do registru silničních motorových vozidel na příslušném obecním úřadu obce s rozšířenou působností. Poplatek se neplatí u vozidel, která splňují minimálně mezní hodnoty emisí EURO 3. Poplatky jsou příjmem Státního fondu životního prostředí [16].

### **1.6.2 Daň z elektřiny**

O problematice daně z elektřiny pojednává zákon č.261/2007, ze dne 19. září 2007, o stabilizaci veřejných rozpočtů. V této části (daň z elektřiny) jsou zpracovány příslušné předpisy Evropských společenství a upraveny podmínky zdaňování elektřiny. Správu této daně vykonávají celní úřady.

#### **Plátcem daně je:**

- dodavatel, který na daňovém území dodal elektřinu konečnému spotřebiteli,
- provozovatel distribuční soustavy a provozovatel přenosové soustavy,
- fyzická nebo právnická osoba, která použila elektřinu osvobozenou od daně k jiným účelům, než na které se osvobození od daně vztahuje, nebo
- fyzická nebo právnická osoba, která spotřebovala nezdaněnou elektřinu, s výjimkou elektřiny osvobozené od daně.

Předmětem daně je elektřina uvedená pod kódem nomenklatury 2716. Základem daně je množství elektřiny v MWh.

#### **Od daně je osvobozena elektřina:**

- ekologicky šetrná,
- vyrobená v dopravních prostředcích, pokud je tam spotřebována,
- vyrobená ze zdaněných výrobků, které jsou předmětem daně ze zemního plynu, daně z pevných paliv nebo spotřební daně, v zařízeních se jmenovitým elektrickým výkonem do 2 MW, pokud je taková elektřina spotřebována přímo nebo je dodávána prostřednictvím vedení, kterým je dodávána výhradně taková elektřina.

- Od daně je osvobozena také elektřina, která je použita při provozování dráhy a drážní dopravy pro přepravu osob a věcí na dráze železniční, tramvajové a trolejbusové. O vydání povolení k nabytí elektřiny osvobozené od daně rozhoduje celní úřad [17].

## **1.7 Legislativa EU**

### **1.7.1 Směrnice Evropského Parlamentu a Rady 2006/38/ES**

#### **-o výběru poplatků za užívání určitých pozemních komunikací těžkými nákladními vozidly [18]**

Tato směrnice byla zavedena, vzhledem ke spravedlivějšímu systému vybírání poplatků, za užívání pozemních komunikací založeného na zásadě „uživatel platí“ a na schopnosti uplatňovat zásadu „znečišťovatel platí“, například prostřednictvím rozlišování mýtného podle účinku vozidel na životní prostředí.

Pro účely zavedení mýtného bere směrnice 1999/62/ES v úvahu náklady na pozemní výstavbu, udržování a rozvoj pozemních komunikací. Směrnicí se přijímají konkrétní ustanovení za účelem vyjasnění nákladů na výstavbu, které je možné zohlednit. Činnosti v oblasti mezinárodní silniční dopravy se soustřeďují na transevropskou silniční dopravní síť. Pro komerční dopravu má navíc klíčový význam řádné fungování vnitřního trhu. Podle zásady subsidiarity a v souladu se Smlouvou by členské státy měly mít možnost neomezeně uplatnit mýtné nebo poplatky za užívání na silnicích jiných než silnicích v rámci transevropské silniční sítě.

Mýtné a poplatky za užívání nesmějí být v rámci jedné kategorie vozidel ukládány současně za užívání téhož úseku pozemní komunikace. Členské státy však mohou u sítí, kde se vybírají poplatky za užívání, uložit rovněž mýtné za užívání mostů, tunelů a horských průsmyků. Členské státy mohou stanovit snížené sazby mýtného nebo poplatků za užívání nebo osvobození od povinnosti platit mýtné nebo poplatky za užívání u vozidel osvobozených od povinnosti instalovat a používat záznamové zařízení.

Členský stát se může rozhodnout, že ponechá v platnosti nebo zavede mýtné nebo poplatky za užívání, jež lze uplatnit pouze u vozidel s maximální přípustnou hmotností naloženého vozidla nejméně 12 tun. Pokud se členský stát rozhodne uplatnit mýtné nebo poplatky za užívání u vozidel s hmotností nižší než je tato mez, musí se použít ustanovení dle této směrnice. Mýtné nebo poplatky za užívání se uplatňují na všechna vozidla od roku 2012. Členský stát se může odchýlit od tohoto požadavku, pokud se domnívá, že by rozšíření

mýtného na vozidla pod 12 tun mělo významné nepříznivé účinky nebo by vyžadovalo správní náklady přesahující 30 % vytvořených dodatečných příjmů.

Režimy výběru mýtného nebo poplatků za užívání nesmí z finančního nebo jiného hlediska bezdůvodně znevýhodňovat nepravidelné uživatele silniční sítě. Zejména v případě, kdy členský stát vybírá mýtné nebo poplatky za užívání výlučně prostřednictvím systému, který vyžaduje použití vestavěné palubní jednotky, musí tento stát zajistit dostupnost příslušných palubních jednotek pomocí přiměřených správních a ekonomických opatření.

Mýtné musí být založeno pouze na zásadě návratnosti nákladů na pozemní komunikace. Vážené průměrné mýtné musí konkrétně odpovídat stavebním nákladům a nákladům na provoz, údržbu a rozvoj dané sítě pozemních komunikací. Vážené průměrné mýtné může rovněž zahrnovat návratnost kapitálu nebo ziskovou marži vycházející z tržních podmínek. Aniž je dotčeno vážené průměrné mýtné, mohou členské státy rozlišit sazby mýtného za určitými účely, jako je náprava škod na životním prostředí, řešení neprůjezdnosti komunikací, minimalizace poškození pozemních komunikací, optimální využívání dotyčných pozemních komunikací nebo podpora bezpečnosti silničního provozu.

„Sazby mýtného mohou být rozlišeny podle emisní třídy EURO nebo denní doby, dne nebo ročního období. Výsledná struktura sazeb je lineární, úměrná, zveřejněná, dostupná všem uživatelům za stejných podmínek a nevede k tomu, aby případné dodatečné náklady byly přeneseny na jiné uživatele v podobě vyššího mýtného. O způsobu použití příjmů z poplatků za používání pozemních komunikací rozhodnou členské státy. Aby se umožnil rozvoj dopravní sítě jako celku, měly by se příjmy z poplatků použít ve prospěch odvětví dopravy a k optimalizaci celého dopravního systému [18]“.

Tato směrnice stanovila pravidla pro výpočet účtovatelných nákladů na pozemní komunikace. V příloze této směrnice jsou také základní zásady rozvržení nákladů a výpočtu mýtného.

### **1.7.2 Směrnice Rady 2003/96/ES -o zdanění energetických produktů a elektřiny [19]**

Rozhodnutí o daňových režimech zaváděných v souvislosti s prováděním těchto rámcových předpisů společenství o zdanění energetických produktů a elektřiny přísluší každému členskému státu. V tomto ohledu se mohou členské státy rozhodnout nezvýšit celkové daňové zatížení, pokud se domnívají, že by provádění této zásady daňové neutrality mohlo přispět ke změně struktury a k modernizaci jejich daňových systémů tím, že bude

podporováno chování směřující k větší ochraně životního prostředí a k lepšímu využití pracovní síly.

Ceny energetických produktů jsou základními prvky politik společenství v oblastech energetiky, dopravy a životního prostředí. Energetické produkty používané jako pohonná hmota k některým průmyslovým a obchodním účelům, a energetické produkty používané jako paliva se obvykle zdaňují nižšími sazbami, než jsou sazby uplatňované na energetické produkty používané jako pohonná hmota. Zdanění motorové nafty, kterou používají dopravci, zejména dopravci vykonávající svou činnost uvnitř společenství, vyžaduje možnost zvláštního zacházení, a to včetně opatření umožňujících zavedení systému poplatků za užívání pozemních komunikací, aby se omezilo narušení hospodářské soutěže, jemuž mohou být hospodářské subjekty vystaveny. Je vhodné vytvořit právní rámec společenství, který by členskými státy dovoloval poskytnout osvobození od spotřební daně nebo její snížení pro podporu biopaliv, a tím přispět k lepšímu fungování vnitřního trhu, a dále poskytnout členskými státy a hospodářským subjektům dostatečnou úroveň právní jistoty. Je vhodné omezit narušování hospodářské soutěže a udržovat podněty ke snižování základních nákladů u producentů a prodejců biopaliv, mimo jiné prostřednictvím úprav prováděných členskými státy s ohledem na vývoj cen surovin. Členské státy mohou poskytnout osvobození od daně nebo snížit úroveň zdanění stanovenou touto směrnicí. Součástí této směrnice je příloha (viz. příloha č.1), která zahrnuje minimální úroveň zdanění uplatnitelné na pohonné hmoty.

### **1.7.3 Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2003/30/ES**

#### **-o podpoře užívání biopaliv nebo jiných obnovitelných pohonných hmot v dopravě [20]**

Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2003/30/ES byla přijata vzhledem k tomu, že přírodní zdroje jako ropa, zemní plyn a pevná paliva, jsou hlavním zdrojem energie, ale zároveň tvoří hlavní zdroje emisí oxidu uhličitého. Tato směrnice byla přijata vzhledem k existenci možnosti využívat biomasu vhodnou k výrobě biopaliv.

S touto směrnicí souvisí Bílá kniha Komise „Evropská dopravní politika do roku 2010: čas rozhodnutí“. Vychází z předpokladu, že by v letech 1990 až 2010 emise CO<sub>2</sub> z dopravy mohly vzrůst o 50 % a představovat 1 113 miliónů tun, přičemž tuto situaci způsobuje nejvíce silniční doprava, která představuje 84 % emisí CO<sub>2</sub> souvisejících s dopravou. Z ekologického hlediska tedy Bílá kniha požaduje, aby se závislost na ropě v odvětví dopravy snížila použitím alternativních pohonných hmot, jako jsou například biopaliva.

Směrnice souvisí také se Zelenou knihou „K evropské strategii bezpečnosti zásobování energií“, která stanovila za cíl nahrazení 20 % tradičních pohonných hmot náhradními palivy v oboru silniční dopravy do roku 2020.

Směrnice byla přijata z důvodu podpořit využívání biopaliv nebo jiných obnovitelných pohonných hmot, za účelem nahrazení nafty nebo benzínu pro dopravní účely v každém členském státě. Záměrem směrnice je přispět k dosahování takových cílů, jako je dodržování závazků týkajících se změny klimatu, zajištění bezpečnosti zásobování šetrného k životnímu prostředí a podpora obnovitelných zdrojů energie.

Členské státy by měly zajistit, aby na jejich trh bylo uváděno alespoň minimální procento biopaliv a jiných obnovitelných pohonných hmot, a za tím účelem stanoví vnitrostátní orientační cíle.

Referenční hodnota pro tyto cíle činí:

- 2 % a je vypočítána na základě energetického obsahu celkového množství benzínu a nafty pro dopravní účely prodávaného na jejich trzích do 31. prosince 2005,
- a 5,75 %, která je vypočítána podle energetického obsahu celkového množství benzínu a nafty pro dopravní účely prodávaného na jejich trzích, do 31. prosince 2010.

Povinností členských států je oznámit Komisi do 1. července každého roku:

- jaká opatření přijaly na podporu využití biopaliv a jiných obnovitelných pohonných hmot, aby jimi nahradily naftu nebo benzin v dopravě,
- státní zdroje přidělené na produkci biomasy pro jiné energetické účely než dopravu a
- celkové množství prodaných pohonných hmot pro dopravu a podíl biopaliv, čistých nebo ve směsi, a jiných obnovitelných paliv uvedených na trh za předchozí rok.

## **2 Analýza zpoplatnění silniční dopravy v ČR**

Zpoplatnění silniční dopravy je odlišné pro uživatele užívající silniční dopravu pro vlastní účely a pro uživatele provozující dopravu pro potřeby druhých, za účelem dosažení zisku. Pokud se jedná o komerční využívání dopravy, lze zpoplatnění silniční dopravy vyjádřit, jako náklady podniku. Náklady podniku lze obecně vymezit, jako peněžně vyjádřené účelné a účelové vynaložení zdrojů ekonomického růstu související s uskutečňováním služeb [21, s 101]. Na uskutečňování služeb je potřeba vynaložit celou řadu nákladů, které lze v základním rozlišení rozdělit na fixní a variabilní. Tyto náklady jsou přímo spojeny s legislativou, která již byla popsána v předešlé kapitole.

### **2.1 Daň z přidané hodnoty**

Podstatou této daně je zdanění přidané hodnoty, tj. hodnoty zboží, kterou si plátce této daně přidává k hodnotě nakoupeného zboží, jež se jako polotovar stává součástí tohoto nového výrobku [22, s 177]. Daň z přidané hodnoty není tedy spjata pouze se silniční dopravou, jedná se o daň, která je uplatňována ve všech odvětvích a směrech. Touto daní je zdaněna, co se týče oboru silniční dopravy, řada věcí.

V níže uvedené kapitole je stručně analyzováno DPH při koupi vozidla a DPH při pořízení (koupi) pohonných hmot. Nicméně předmětem daně z přidané hodnoty není pouze zboží (hmotný statek), ale jsou jím také služby (např. přepravné atd.).

#### **2.1.1 Koupě vozidla**

Již při koupi vozidla je nutné rozlišovat o jakou skupinu uživatelů se jedná, zda o soukromou osobu nebo o osobu, která je zapsána v obchodním rejstříku (o podnikatele). Nákup vozidla podléhá dani z přidané hodnoty. Novým automobilem se rozumí automobil, který byl dodán do 6 měsíců ode dne prvního uvedení do provozu, nebo má najeto méně než 6 000 km. Ojetým automobilem se rozumí automobil, který má najeto více než 6 000 km a ode dne prvního uvedení do provozu uplynulo více než 6 měsíců [8]. Koupě nového vozidla v tuzemsku podléhá dle zákona povinnosti zaplatit daň z přidané hodnoty ve výši 19 % z daňového základu. Pokud je vozidlo pořízeno z jakéhokoli jiného státu Evropské unie, daň neodvádí prodejce dané země (nenavyšuje prodejní cenu o daň), ale daň platí občan na příslušném finančním úřadě před registrací vozidla. Plátce DPH má nárok na odpočet, pokud přijatá zdanitelná plnění použije pro uskutečnění své ekonomické činnosti.

### **2.1.2 Pohonné hmoty**

Daň z přidané hodnoty je uvalena také na pohonné hmoty, a to ve výši 19 %. Česká legislativa umožňuje plátcí DPH, pokud užívá vozidlo, resp. nakoupené PHM pro podnikání, popř. činnosti vykazující znaky podnikání, nárok na odpočet při pořízení pohonných hmot. Tento nárok vzniká bez ohledu na druh a charakter vozidla [23].

## **2.2 Registrace vozidla**

S koupí vozidla je spjata registrace vozidla. Výše poplatku za registraci vozidla vychází ze zákona o správních poplatcích. Dle zákona o podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích a zákona o pojištění odpovědnosti z provozu vozidla musí být splněna řada podmínek, které žadatel musí přiložit k přihlášení motorového vozidla. Tyto podmínky jsou blíže specifikovány v těchto zákonech.

Do registru silničních vozidel lze zapsat silniční motorové vozidlo, jehož technická způsobilost k provozu na pozemních komunikacích byla schválena a je-li sjednáno pojištění odpovědnosti z provozu vozidla, týkající se takového vozidla [24]. Přihláška k registraci vozidla se musí podat osobně popř. v zastoupení na originálním tiskopise na příslušném úřadě.

Při registraci vozidla se rozlišuje o jakou registraci vozidla se jedná (vzhledem ke složitosti potřebných náležitostí, které udává legislativa):

- nové vozidlo
- změna vlastníka vozidla (přeregistrace vozidla)
  - tuzemského vozidla
  - vozidla ze zahraničí

Pro vozidla dovezená ze zahraničí platí dle příslušné legislativy další podmínky, související se zajištěním požadavků z ní vyplývajících. Jak uvádí ministerstvo dopravy ve své tiskové zprávě: „dovozy nejsou omezeny stářím vozidla, jak tomu bylo dříve, ale musí být u nich prokázáno udělení osvědčení o homologaci typu ES, nebo schválení technické způsobilosti typu vozidla vydaného jiným členským státem EU, podle předpisů platných v jiném členském státě EU [25]“. S registrací vozidel z dovozu souvisí mj. další povinné náležitosti vyplývající z legislativy, a sice provedení tzv. dovozové technické prohlídky, měření emisí, evidenční kontrola a následně vystavení tzv. čistopisu velkého technického průkazu. Samotná sazba za registraci je totožná jako u tuzemských vozidel.



**Tabulka č. 1: Sazby za zápis do registru vozidel**

<b>Kategorie vozidla</b>	<b>Cena (v Kč)</b>
motocykl do 50 cm <sup>3</sup>	300 Kč
motocykl nad 50 cm <sup>3</sup> včetně motocyklu s přívěsným nebo postranním vozíkem nebo motorové tříkolky, popřípadě motorové čtyřkolky	500 Kč
motorové vozidlo s nejméně čtyřmi koly	800 Kč
přípojně vozidlo do 750 kg hmotnosti včetně	500 Kč
přípojně vozidlo nad 750 kg hmotnosti	700 Kč

**Zdroj:** registr vozidel

### **2.3 Poplatky na podporu sběru, zpracování, využití a odstranění vybraných autovraků**

Poplatky na podporu sběru, zpracování, využití a odstranění vybraných autovraků nepřímo souvisí s registrací vozidel (viz. výše). Nepřímo proto, že se neplatí u každého vozidla. Poplatek platí žadatel o registraci již použitého vozidla, pokud nebyly splněny příslušné náležitosti uvedené v zákoně. Poplatek se platí při první registraci použitého vybraného vozidla v České republice. Pokud je již vozidlo v České republice registrováno, platí se poplatek při první přeregistraci vozidla.

**Poplatek je stanoven podle plnění mezních hodnot emisí ve výfukových plynech v souladu s právními předpisy Evropských společenství ve výši:**

- **3 000 Kč** v případě splnění mezních hodnot emisí **EURO 2**,
- **5 000 Kč** v případě splnění mezních hodnot emisí **EURO 1**,
- **10 000 Kč** v případě nesplnění mezních hodnot emisí podle předešlých dvou bodů.

Poplatek se neplatí u vozidel, která splňují minimálně mezní hodnoty emisí EURO 3.

Poplatek platí žadatel o registraci použitého vozidla do registru silničních motorových vozidel na příslušném obecním úřadě obce s rozšířenou působností [26]. Poplatky jsou příjmem Státního fondu životního prostředí.

## **2.4 Pojištění vozidla**

Pojištění z vozidla neboli přesněji zákonem stanovený termín „**pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem vozidla**“ vychází ze zákona č. 168/1999 Sb., o pojištění odpovědnosti z provozu vozidla ve znění pozdějších předpisů. Pojištění vozidla souvisí přímo s registrací vozidla, neboť je ze zákona povinné, při zapsání do registru silničních vozidel, mít sjednané pojištění odpovědnosti z provozu vozidla (povinné ručení). Dokladem prokazujícím, že je vozidlo pojištěno, je dle zákona tzv. zelená karta.

Pojištění odpovědnosti vzniká na základě pojistné smlouvy uzavřené mezi pojistníkem a pojistitelem. Pojistitelem se rozumí pojišťovna, která je podle zvláštního právního předpisu (zákon č. 363/1999 Sb.) oprávněna provozovat na území České republiky pojištění odpovědnosti. Pojistníkem se rozumí osoba, která uzavřela s pojistitelem smlouvu o pojištění odpovědnosti. Zákon mj. uvádí, co musí smlouva obsahovat.

Majiteli popř. provozovateli vozidla bez pojištění odpovědnosti vznikla počínaje letošním rokem povinnost uhradit příspěvek za dobu, po kterou bylo vozidlo provozováno v rozporu se zákonem. Tyto příspěvky plynou do garančního fondu a jsou použity k náhradnímu plnění dle skutečností uvedených v zákoně [15].

### **2.4.1 Výše pojistného**

Výši pojistného stanoví „pojistitel“ (dále vybraná pojišťovna), který v pojistné smlouvě zohlední celkový předcházející škodný průběh pojištění odpovědnosti pojistníka. V případě bezeškodného průběhu pojištění zohlední slevu na pojistném, v opačném případě si k pojištění přičte přírážku.

Na českém trhu je řada pojišťoven, u kterých lze povinné ručení sjednat. Výše pojistného není u žádné pojišťovny zcela jednoznačná.

Velmi důležitou funkci při tvorbě výše pojistného sehrává několik faktorů, jako jsou:

- druh vozidla,
- objem válců motoru v cm<sup>3</sup>,
- rok výroby vozidla
- výkon motoru
- a užití vozidla.

Mezi další faktory týkající se pojistníka patří věk pojistníka, region v němž je vozidlo pojištěno, typ klienta, frekvence placení a počet měsíců bezeškodného plnění. Velmi důležitými faktory jsou také odpovědnostní limity. Variantu jejich výše si podle nabídky pojišťovny volí pojistník.

Vzhledem k velmi silné konkurenci zohledňují pojišťovny další skutečnosti jako např. přijatelnější sazby ženám, lékařům, hasičům nebo invalidním občanům. Nabízejí také různé benefity, např. slevy na havarijní pojištění apod.

Obrázek č. 1: Základní výčet pojišťoven



Zdroj: povinne-ruceni.com

### Příklad pojištění:

Kubatura vozidla: 1 351 - 1 400 cm<sup>3</sup>, výkon motoru: 51 - 60 kW, rok výroby: 2005, rok narození pojistníka: 1983 (muž), výše krytí: nižší, splátka: roční, PSČ: 530 09, počet měsíců z předchozího pojištění: 48, počet zaviněných pojistných událostí: 0

Tabulka č. 2: Příklad pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem vozidla

Pojistitel	Limit krytí	Roční pojistné
Axa pojišťovna 35/35	35/35 mil.Kč	3 010 Kč
Uniqua	35/35 mil.Kč	3 887 Kč
ČSOB - Standard	35/44 mil.Kč	4 136 Kč
Tringlav	50/50 mil.Kč	4 285 Kč
Allianz	35/35 mil.Kč	4 602 Kč
ČP - Standard	40/40 mil.Kč	4 674 Kč
Generali	35/35 mil.Kč	4 992 Kč
Kooperativa - Standard	35/54 mil.Kč	5 152 Kč
Dolnorakouská	50/50 mil.Kč	5 796 Kč
ČPP – SporoPOV	35/35 mil.Kč	6 407 Kč
Wüstenrot	35/35 mil.Kč	5 886 Kč
ČPP - Speciál Plus	50/50 mil.Kč	6 174 Kč

Zdroj: Povinné ručení 2009 (aktuálnost sazeb pojištění k datu 6.4.2009)

## **2.5 Daň silniční**

V české republice je daň zaměřena na osoby, které při používání silniční sítě využívají motorová vozidla k dosahování příjmů, přesněji řečeno pro podnikání. Jako cíl uplatňování silniční daně se uvádí vytvoření finančních zdrojů na údržbu, opravy, rekonstrukce a výstavbu silniční sítě, které jsou nyní soustředovány ve státním fondu dopravní infrastruktury.

### **Poplatníci daně**

Poplatníkem silniční daně je fyzická nebo právnická osoba, která je provozovatelem vozidla registrovaného v České republice v registru vozidel a je zapsána v technickém průkazu. Poplatníkem je však také zaměstnavatel, který vyplácí svému zaměstnanci cestovní náhrady za použití osobního automobilu (pokud daňová povinnost nevznikla již držiteli vozidla) [3, s 298].

Zákon o silniční dani umožňuje některá osvobození. Jde např. o vozidla jednostopá (motocykly) a vozidla na elektrický pohon. Osvobození od daně je používáno také na vymezené účely, např. vozidla policie, požární ochrany, zdravotnické, důlní a horské záchranné služby apod.

### **2.5.1 Základ daně**

Základ daně vychází ze zákona a rozlišuje jednotlivé druhy vozidel:

- osobní automobily – základem daně je zdvihový objem motoru vyjádřený v  $\text{cm}^3$  (do této kategorie se neřadí osobní automobily na elektrický pohon),
- ostatní vozidla – základem daně je největší povolená hmotnost v tunách a počet náprav,
- návěsy – základ daně tvoří součet největších povolených hmotností na nápravy v tunách a počet náprav.

### **2.5.2 Sazby silniční daně**

Sazby silniční daně jsou stanoveny zvlášť pro osobní automobily a zvlášť pro ostatní vozidla, které dani podléhají. U osobních automobilů je sazba stanovena, vzhledem ke zdvihovému objemu, který je základem daně, na částku od 1 200 Kč do 4 200 Kč. Sazba je roční. Pokud zaměstnanci používají osobní vozidla k účelům služebních cest, je sazba 25 Kč za každý den používání vozidla.

U návěsů a ostatních vozidel je sazba stanovena v návaznosti na hmotnost a počet náprav. Její výše je zákonem upravena v rozsahu od 1 800 Kč do 50 400 Kč. Tato sazba je také roční [27, s 59]. Ostatní specifika týkající se této daně byla zmíněna v předešlé kapitole (legislativa), popř. ve sbírce zákonů.

Sazbu silniční daně lze zvýšit u vozidel registrovaných poprvé v ČR nebo zahraničí do 31.12.1989 o 25 %. Bez ohledu na datum první registrace se sazba daně snižuje o 100 % u nákladních vozidel včetně tahačů, nákladních přívěsů a nákladních návěsů s největší povolenou hmotností nad 3,5 tuny a méně než 12 tun, pokud tato vozidla nejsou používána k podnikání nebo v přímé souvislosti s podnikáním nebo k činnostem, z nichž plynoucí příjmy jsou předmětem daně z příjmů [28].

### **2.5.3 Sleva na dani**

#### **▪ Podle data registrace**

Sazba daně se snižuje u vozidel:

- o 48 % po dobu následujících 36 kalendářních měsíců od data jejich první registrace,
- o 40 % po dobu následujících dalších 36 kalendářních měsíců a
- o 25 % po dobu následujících dalších 36 kalendářních měsíců.

Nárok na příslušné snížení sazby daně vzniká počínaje kalendářním měsícem první registrace vozidla a končí u téhož vozidla po 108 kalendářních měsících.

#### **▪ Podle uskutečněných jízd v kombinované dopravě (ve zdaňovacím období)**

- u více než 120 jízd činí sleva 90 % daně,
- od 91 do 120 jízd činí sleva 75 % daně,
- od 61 do 90 jízd činí sleva 50 % daně a
- od 31 do 60 jízd činí sleva 25 % daně.

Poplatník platí zálohy na daň, které jsou splatné do 15. dubna, 15. července, 15. října a 15. prosince. Daňové přiznání podává na příslušný finanční úřad nejpozději do 31. ledna kalendářního roku následujícího po uplynutí zdaňovacího období [27, s 61].

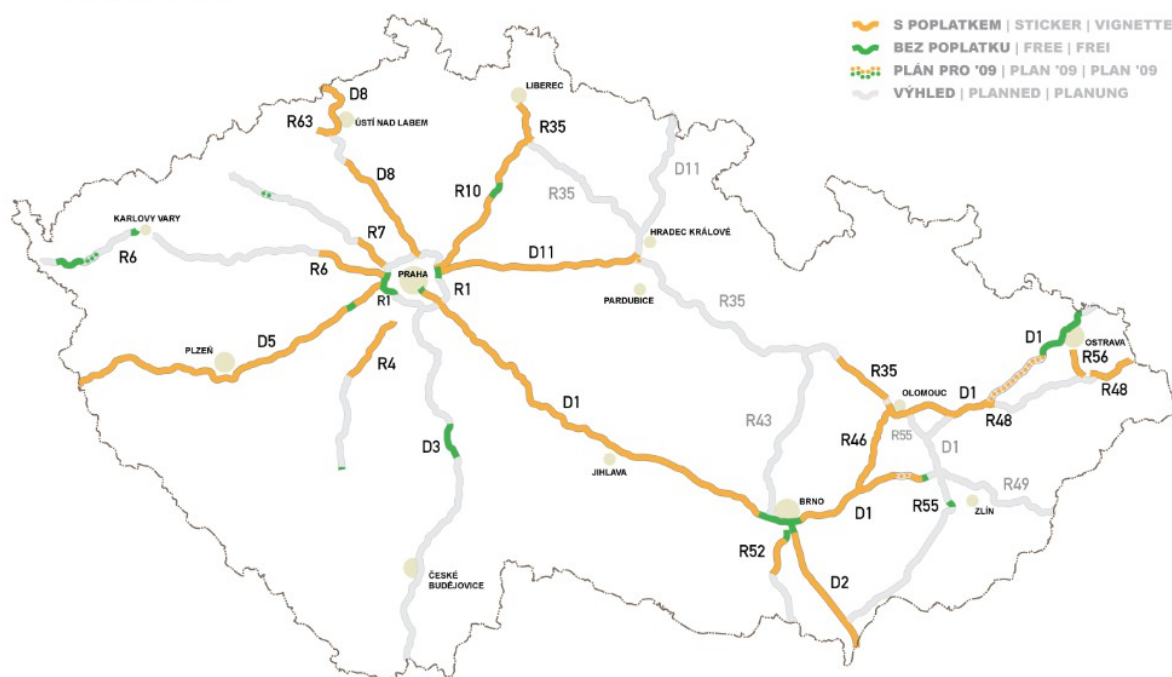
## 2.6 Zpoplatnění dálnic a rychlostních silnic

Síť dálnic a rychlostních silnic se v České republice kontinuálně rozvíjí. V současné době je v provozu přes tisíc kilometrů těchto silnic nejvyšší třídy, přičemž cílový stav je uvažován na úrovni 2 100 km [29]. Zpoplatnění dálnic a rychlostních silnic, jak již bylo uvedeno v legislativní části v první kapitole, rozlišuje dva druhy zpoplatnění. Jedná se o časové a výkonové zpoplatnění. Zákon o pozemních komunikacích, stanovuje výjimky ze zpoplatnění, kterými jsou vozidla od zpoplatnění osvobozena.

### 2.6.1 Časové zpoplatnění

Obrázek č. 2: Síť zpoplatněných komunikací (časové zpoplatnění)

Síť zpoplatněných komunikací



Zdroj: České dálnice

Dálnice a rychlostní silnice, které jsou označeny dopravní značkou jako dálnice nebo silnice pro motorová vozidla a jejich úseky, stanovené prováděcím předpisem, lze užit silničním motorovým vozidlem nebo jízdní soupravou nejméně se čtyřmi koly po zaplacení poplatku za užívání dálnice a rychlostní silnice. Poplatek se platí před užitím dálnice nebo rychlostní silnice motorovým vozidlem. Zaplacení poplatku se prokazuje platným dvoudílným kupónem, jehož jedna část je přímo nalepena celou svou plochou na vnitřní straně čirého skla předního okna motorového vozidla na pravém dolním okraji (z pohledu

řidiče). Kupón je nepřenositelný a po nalepení jej nelze znovu použít pro jiné vozidlo [30]. Na skle může být vylepena pouze aktuální (platná) dálniční známka. Po uplynutí doby platnosti musí být kupón ihned ze skla odejmut, v opačném případě hrozí řidiči pokuta, a to i v případě, že nejede po dálnici. Ceny kupónů se různí podle doby platnosti, ale také podle typu vozidla; viz. tabulka č. 4 - Platnost dálničních známek a vzory kupónů (včetně cen) pro rok 2009.

Od placení dálničních poplatků jsou dle legislativy osvobozena např. vozidla záchranné služby, policie, hasičů apod. Kromě těchto vozidel to jsou také vozidla invalidů anebo vozidla převážející invalidu (ZTP, ZTP/P). Tato vozidla ovšem musí být registrována a označena příslušnou kartou "O 1", tj. symbolem invalidního vozíku [31].

## **Dálniční známky**

Dálniční známky, jak vyplývá z následující tabulky, mají časovou platnost buď 1 rok, 1 měsíc nebo 7 dnů. Cena dálniční známky je dána dobou platnosti kupónu ale také příslušnou kategorií daného vozidla. Vzory jednotlivých kupónů jsou uvedeny také v následující tabulce. Dálniční známky obecně patří mezi fiskální ceniny. Dálniční kupóny je možno zakoupit ve všech provozovnách České pošty, na čerpacích stanicích, na hraničních přechodech a na jiných místech poskytujících služby pro motoristy [30].

## **Vývoj cen dálničních kupónů**







V následující tabulce je znázorněn cenový vývoj časového zpoplatnění na dálnicích a rychlostních komunikacích. Dálniční kupóny byly v ČR poprvé zavedeny v roce 1995, tedy v době kdy došlo ke zpoplatnění dálnic a rychlostních silnic. Do roku 1999 bylo možné zakoupit pouze časový kupón s roční platností, a to u všech kategorií vozidel, která měla povinnost tento poplatek mít uhrazen. V období od roku 2000 se časová platnost kupónů značně rozšířila (dle příslušné kategorie) a do dnešní doby byla již několikrát změněna. Z tabulky je zřejmá také příslušná změna legislativy, která se týká kategorie vozidel nad 12 tun, kdy od roku 2007 zanikla platnost hradit časový poplatek.

Tabulka č. 3: Vývoj cen dálničních kupónů

Kategorie vozidla	Časová platnost	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
Do 3,5 t	Roční	400	400	400	800	800	800	800	800	800	900	900	900	900	1000	1000
	Měsíční						200	200	200	200	250			300	330	330
	2 měsíční											300	300			
	7 denní													200	220	220
	10 denní						100	100	100	100	150					
	15 denní											200	200			
Nad 3,5 t do 12 t	Roční	1 000	1 000	1 000	2 000	4 000	6 000	6 000	6 000	6 000	7 000	7 000	7 000	7 000	8 000	8 000
	Měsíční						800	1 000	1 000	1 000	1 200			1 750	2 000	2 000
	2 měsíční											1 750	1 750			
	7 denní													650	750	750
	10 denní						300	400	400	400	450					
	15 denní										650	650				
Nad 12 t	Roční	2 000	2 000	2 000	4 000	8 000	12 000	12 000	12 000	12 000	14 000	14 000	14 000			
	Měsíční						1 600	2 000	2 000	2 000	2 300					
	2 měsíční											3 500	3 500			
	10 denní						600	800	800	800	900					
	15 denní											1 300	1 300			
	1 denní							300	300	300	250	250				

Zdroj: SFDI

Tabulka č. 4: Platnost dálničních známek a vzory kupónů (včetně cen) pro rok 2009

Časová platnost	Vymezení platnosti	Kategorie vozidla	Cena	Vzor
1 rok (2009)	Platnost začíná 1.12.2008 a končí 31.1.2010.	do 3,5 tuny	1000,- Kč	
		nad 3,5 tuny do méně než 12 tun	8000,-Kč	
1 měsíc	Platnost počíná dnem vyznačeným na kupónu a končí uplynutím dne prvního bezprostředně následujícího měsíce, který se číselně shoduje se dnem vyznačeným na kupónu.	do 3,5 tuny	330,-Kč	
		nad 3,5 tuny do méně než 12 tun	2000,-Kč	
7 dnů	Platnost počíná dnem vyznačeným na kupónu a končí uplynutím sedmého kalendářního dne.	do 3,5 tuny	220,-Kč	
		nad 3,5 tuny do méně než 12 tun	750,-Kč	

Zdroj: Ministerstvo dopravy



## 2.6.2 Výkonové zpoplatnění

Výkonové zpoplatnění neboli elektronické mýtné bylo v České republice zavedeno k 1.1.2007. Povinnost platit mýtné na všech českých dálnicích, rychlostních silnicích a vybraných silnicích I. třídy platí v současné době pro všechna nákladní vozidla s hmotností nad 12 tun. Na rozdíl od poplatků za užívání, které se stanoví v závislosti na době, po kterou je předplaceno právo užívání sítě zpoplatněných pozemních komunikací, mýtné se stanoví v závislosti na skutečně ujeté vzdálenosti. Mýtným se rozumí určitá částka, která se platí za jízdu vozidla mezi dvěma body pozemní komunikace. Tato částka se stanoví podle ujeté vzdálenosti a typu vozidla [32].

Obrázek č. 3: Mýtné brány

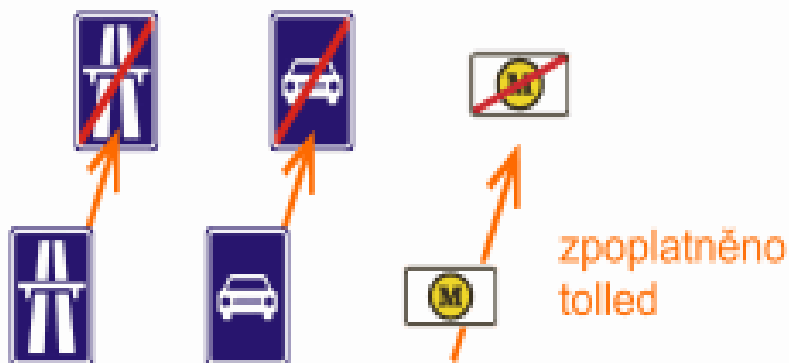


Zdroj: CESKEDALNICE.CZ

Vláda ČR rozhodla o realizaci mýtného systému již v roce 2004. Hlavním důvodem rozhodnutí bylo získání potřebných finančních zdrojů z provozování tohoto systému na rozšíření dálnic a rychlostních silnic v ČR. S odstupem času se ukázalo, že zavedení mýtného systému mělo další nesmírná pozitiva. V sousedních zemích, jako je Rakousko a Německo, byl již mýtný systém v době realizace zaveden, tím se zvýšil objem silniční dopravy projíždějící ČR, kde stále platil tzv. časový poplatek v podobě dálničních známek.

System výkonového zpoplatnění je vzhledem k uskutečněným výkonům velmi spravedlivý. Uživatel totiž platí pouze za provedené výkony, a tím přispívá na výstavbu, modernizaci a údržbu důležitých komunikací.

Obrázek č. 4: Dopravní značení zpoplatněných komunikací



Zdroj: PREMID

### Sazby mýtného

Sazbu mýtného za užití 1 km, zpoplatněné komunikace, stanovuje Nařízení vlády ČR č. 484/2006 Sb. Sazba se liší podle počtu náprav a emisní třídy vozidla. Mýtné za užití konkrétního úseku je dáno násobkem sazby a délky úseku. Řidiči nákladních aut nad 12 tun za jízdu po dálnici zaplatí od 1,70 do 5,40 Kč za kilometr [29].

Tabulka č. 5: Sazby mýtného pro dálnice a rychlostní komunikace

Sazby mýtného pro dálnice a rychlostní komunikace						
emisní třída	EURO II a nižší			EURO III a vyšší		
počet náprav	2	3	4 <	2	3	4 <
sazba Kč/km	2,3	3,7	5,4	1,7	2,9	4,2

Zdroj: Portál veřejné správy ČR

Tabulka č. 6: Sazby mýtného pro silnice I. třídy

Sazby mýtného pro silnice I. třídy						
emisní třída	EURO II a nižší			EURO III a vyšší		
počet náprav	2	3	4 <	2	3	4 <
sazba Kč/km	1,1	1,8	2,6	0,8	1,4	2

Zdroj: Portál veřejné správy ČR

**Obrázek č. 5: Jednotka PREMID**



**Zdroj:** PREMID

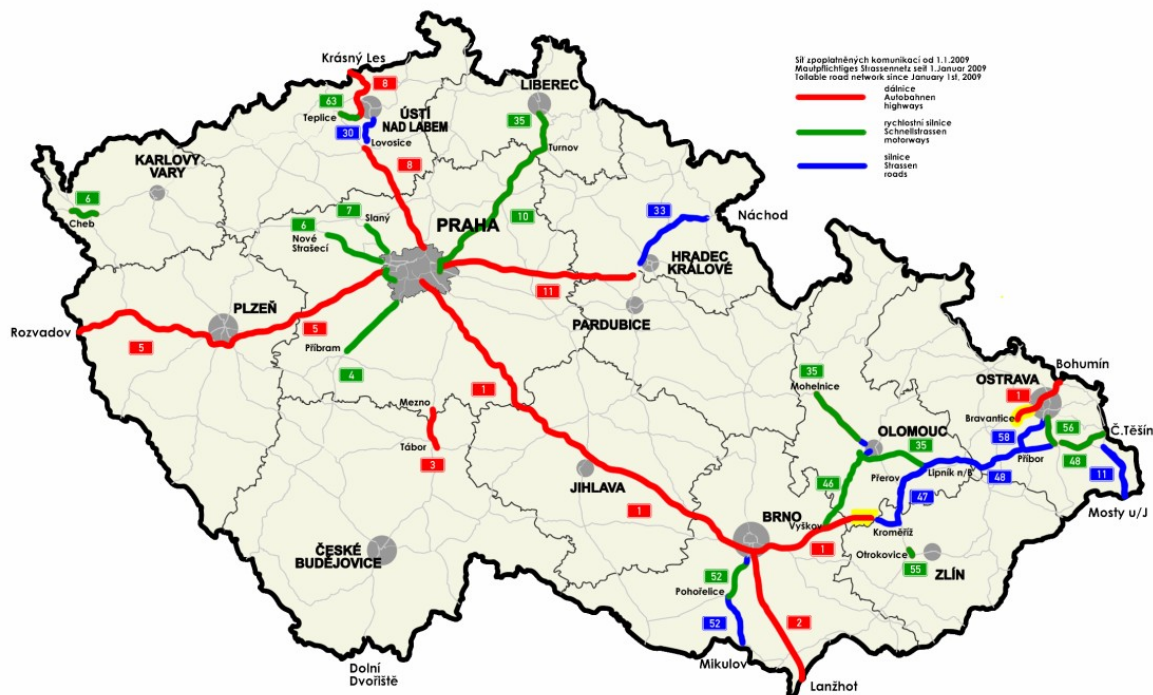
Vozidla, která podléhají mýtnému, jsou povinně vybavena malým elektronickým zařízením (jednotkou premid), které komunikuje s mýtným systémem. Mýtné za užití konkrétního mýtného úseku je účtováno v okamžiku průjezdu vozidla pod mýtnou stanicí [29].

### **Způsob platby mýtného [33]**

- **Placení předem (pre-pay)** - mýto se platí vložení kreditu (nabitím) do palubní jednotky premid před vjezdem na zpoplatněnou komunikaci, a to buď v hotovosti nebo přípustnými platebními kartami (příslušné bankovní a tankovací karty).
- **Následné placení (post-pay)** - výhodou u tohoto způsobu placení je, že není nutné nabíjet jednotku premid a sledovat stav nabití kreditu jako u pre-pay. Podmínkou tohoto způsobu je předchozí uzavření smlouvy provozovatele vozidla s provozovatelem elektronického mýtného systému, a to výhradně na kontaktních místech premid point. Mýtné transakce jsou pak účtovány provozovateli vozidla následně, a to prostřednictvím dohodnutého, předem oznámeného a přípustného platebního prostředku, určeného ve smlouvě. Tento způsob placení je nejpohodlnější úhradou mýtného. Řidič vozidla s mýtnou povinností nemusí sledovat nabití palubní jednotky a provozovateli vozidla odpadají starosti s odpovídajícím vybavením řidičů hotovostí a jinými platebními prostředky pro platbu předem.

## Sít' zpoplatněných komunikací

Obrázek č. 6: Sít' zpoplatněných komunikací (výkonové zpoplatnění)



Zdroj: MYTO CZ

### 2.7 Spotřební daň

Spotřební daně velmi významně postihují uživatele silniční dopravy, ať se již jedná o osoby provozující dopravu pro cizí potřeby nebo osoby užívající dopravu pro individuální účely. Provoz dopravních prostředků je přímo závislý na pohonných hmotách, které jsou předmětem daně z minerálních olejů. Nutné je ovšem říci, že většina uživatelů silniční dopravy nejsou plátcí spotřební daně, nicméně spotřební daň platí nepřímou, a to v ceně pohonných hmot.

#### 2.7.1 Základ daně z minerálních olejů

Základem daně je množství minerálních olejů vyjádřené v 1 000 litrech při teplotě 15 °C. To neplatí pro těžké topné oleje a pro zkapalněné ropné plyny, u nichž je základem daně množství vyjádřené v tunách čisté hmotnosti. Pro výpočet daně je rozhodující množství minerálních olejů v okamžiku vzniku povinnosti daň přiznat a zaplatit. Vypočtené množství minerálních olejů, u kterých vznikla daňová povinnost, se zaokrouhluje na dvě desetinná místa [34].

## 2.7.2 Sazby daně z minerálních olejů

Tabulka č. 7: Sazby spotřebních daní z minerálních olejů

Kód nomenklatury	Text	Sazba daně
2710	motorové benziny, ostatní benziny a letecké pohonné hmoty benzinového typu s obsahem olova do 0,013 g/l včetně	11 840 Kč/1 000 l
	motorové benziny, ostatní benziny a letecké pohonné hmoty benzinového typu s obsahem olova nad 0,013 g/l	13 710 Kč/1 000 l
	střední oleje a těžké plynové oleje	9 950 Kč/1 000 l
	těžké topné oleje	472 Kč/t
	odpadní oleje	660 Kč/1 000 l

Zdroj: ČESKÁ DAŇOVÁ SPRÁVA

### **3 Rozbor zatížení silniční dopravy z hlediska zpoplatnění v ostatních zemích**

Zpoplatněním silniční dopravy je zatížena nejen Česká republika, ale i řada ostatních zemí. Tato kapitola se bude výhradně zabývat zpoplatněním především v zemích Evropské unie. Některé typy daní a poplatků jsou pro mnoho zemí totožné, liší se pouze příslušnými sazbami. Podmínky zpoplatnění (zdanění) upravují příslušné předpisy Evropských společenství, které stanovují členským státům např. minimální sazby a řadu dalších sounáležitostí, které se zpoplatnění týkají. Některé typy zpoplatnění jsou zcela ojedinělé pro danou zemi.

Při provozování silniční dopravy (resp. silničních vozidel) v zemích EU se nemusí jednat vždy pouze o zatížení formou daní. V zemích jsou zavedeny, tak jak již bylo zmíněno v předešlé kapitole (Analýza zpoplatnění silniční dopravy v ČR), i různé typy poplatků a další úhrady za užívání dálniční a silniční sítě.

#### **3.1 Zpoplatnění motorových vozidel**

„Motorová vozidla podléhají v evropských zemích mnoha typům zdanění. Nemusí se vždy jednat výhradně o příjmy z komerčně užívaných vozidel. Mnohé země uplatňují různé daňové instrumenty zajišťující významné rozpočtové příjmy i od soukromých uživatelů automobilů“.

„V zásadě je možné rozlišit tři základní typy daní na motorová vozidla:

- daně splatné v době nabytí automobilu nebo při jeho prvním uvedení do provozu (je možné se setkat s pojmem daň registrační),
- daně placené pravidelně ve vztahu k vlastnictví, případně k držbě vozidla a
- daně z pohonných hmot [36, s 269].”

„Na strukturu a výši zdanění motorových vozidel mají vliv nejen rozdílně stanovený základ daně a její sazba, ale také poloha země, sociální zázemí občanů, stav infrastruktury, dopravní politika země, struktura průmyslu, míra ochrany životního prostředí apod. [36, s 273]“. U daní z motorových vozidel lze obdobně jako u spotřebních daní očekávat harmonizaci zdanění v rámci Evropské unie, jež by bylo podmínkou pro vytvoření jednotného trhu umožňujícího konkurenceschopné prostředí [36, s 355]. Zachování těchto daní by bylo možné také považovat, jako předpoklad pro ochranu životního prostředí. Slouží totiž určitou

měrou, jako regulační nástroj, který by měl vést ke snížení emisí CO<sub>2</sub>. Výše sazeb daně z motorových vozidel by nepochybně měla respektovat i fiskální nároky.

### 3.1.1 Stanovení daní z motorových vozidel

Za základ daně jsou v zemích Evropské unie používány různé ukazatele, např. objem motoru v v cm<sup>3</sup>, kW, emise CO<sub>2</sub> nebo hmotnost vozidla. Veličina, kterou je základ daně stanoven, je dána jednak specifickými fiskálními parametry daného státu a jednak vytyčenými enviromentálními cíli. Většina zemí spěje k přebudování základny pro výpočet daní z motorových vozidel tak, aby byl vybudován jasnější vztah mezi úrovní zdanění a emisemi CO<sub>2</sub>. Mnohé státy uplatňují odlišná pravidla pro osobní automobily a pro nákladní vozidla [36, s 285]. V některých zemích EU je zdanění motorových vozidel značně komplikované, neboť poplatník má povinnost platit hned několik daní spojených s jejich vlastnictvím.

Tabulka č. 8: Způsoby zdanění motorových vozidel v zemích EU

Stát	Způsob zdanění motorových vozidel
Belgie	Registrační daň + pravidelná daň
Bulharsko	Pravidelná daň
Česká republika	Pravidelná daň
Dánsko	Registrační daň + pravidelná daň
Estonsko	Pravidelná daň (jen nákladní vozidla)
Finsko	Registrační daň + pravidelná daň
Francie	Registrační daň + pravidelná daň
Irsko	Registrační daň + pravidelná daň
Itálie	Registrační daň + pravidelná daň
Kypr	Registrační daň + pravidelná daň
Litva	Pravidelná daň
Lotyšsko	Registrační daň
Lucembursko	Registrační daň + pravidelná daň
Maďarsko	Registrační daň + pravidelná daň
Malta	Registrační daň + pravidelná daň
Německo	Pravidelná daň
Nizozemsko	Registrační daň + pravidelná daň
Polsko	Registrační daň + zvláštní typ pravidelné daně
Portugalsko	Pravidelná daň
Rakousko	Registrační daň + jednorázová daň
Řecko	Registrační daň + jednorázová daň
Rumunsko	Pravidelná daň
Slovensko	Pravidelná daň
Slovinsko	Registrační daň
Španělsko	Registrační daň + pravidelná daň
Švédsko	Pravidelná daň
Velká Británie	Pravidelná daň

Zdroj: Zdanění majetku v Evropě [36, s 270]

### **3.2 Zpoplatnění za užívání silniční sítě motorovými vozidly**

Směrnice 2006/38 ES sladí pravidla pro výběr poplatků za používání dálnic a silnic nákladními vozidly v celé Evropské unii. Nepočítá ovšem s tím, že by se elektronické mýtné platilo ve všech členských zemích [36, s 316]. Již zmíněná směrnice (2006/38 ES) specifikuje podmínky a požadavky na zpoplatnění. Členskými státy je dle směrnice doporučeno, aby s příjmy nakládaly efektivně ve prospěch dopravního systému.

Zpoplatněním nejsou ovšem zatížena pouze nákladní vozidla, nýbrž veškerá motorová vozidla, která jsou zahrnuta v příslušných legislativních předpisech daného státu. V jednotlivých členských státech se užívá rozdílného zpoplatnění silniční infrastruktury, které může být jednak výkonové a jednak časové. Zpoplatněny ovšem nejsou pouze dálnice, rychlostní silnice a silnice I. třídy, ale i mosty, tunely, a vjezdy do měst. Zpoplatnění silniční infrastruktury má za cíl hned několik skutečností. Jednou z hlavních priorit zpoplatnění je vybudovat, udržovat a modernizovat silniční infrastrukturu v jednotlivých zemích EU. Další neméně důležitou prioritou představuje regulace dopravního systému, která přispívá k jeho efektivnímu fungování.

#### **3.2.1 Zpoplatnění silniční infrastruktury ve vybraných zemích**

##### **Německo [37]**

Od 1. ledna 2005 se na německých dálnicích vybírá mýtné od všech nákladních vozidel, s přípustnou celkovou hmotností nejméně 12 tun, v závislosti na ujeté trase. Od 1. ledna 2007 jsou zpoplatněny i určité úseky spolkových silnic.

##### **Právním základem jsou:**

- zákon o dálničním mýtě,
- vyhláška stanovující výši mýta,
- vyhláška o mýtě pro nákladní vozidla a
- také vyhláška o rozšíření mýtné povinnosti.

Německý satelitní systém výběru mýtného provozuje společnost Toll Collect. Povinnost platit mýto mají všechna těžká nákladní vozidla nebo soupravy vozidel s přípustnou celkovou hmotností minimálně 12 tun. Všichni uživatelé, povinni odvádět mýto, musí zaplatit za jimi ujetou zpoplatněnou trasu nezávisle na zemi jejich původu.



Od mýta jsou podle příslušného paragrafu osvobozena následující vozidla a soupravy vozidel s přípustnou celkovou hmotností minimálně 12 tun:

- autobusy,
- vozidla armády, policejních úřadů, civilní ochrany a ochrany před katastrofami, požárních sborů a dalších nouzových složek a vlády Spolkové republiky,
- vozidla, která se používají výlučně k údržbě silnic včetně čištění silnic a zimní údržby silnic,
- vozidla, která se používají výlučně za účelem zábavné a cirkusové živnosti,
- vozidla, která jsou používána obecně prospěšnými nebo dobročinnými organizacemi k přepravě humanitární pomoci za účelem zmírnění nouzového stavu.

Registrovaní uživatelé mohou využívat tři způsoby zaúčtování mýta a sice:

- automatické zaúčtování palubním přístrojem – jedná se o nejjednodušší a nejpohodlnější způsob platby mýta,
- manuální způsoby zaúčtování
  - na internetu
  - u poplatkového terminálu.

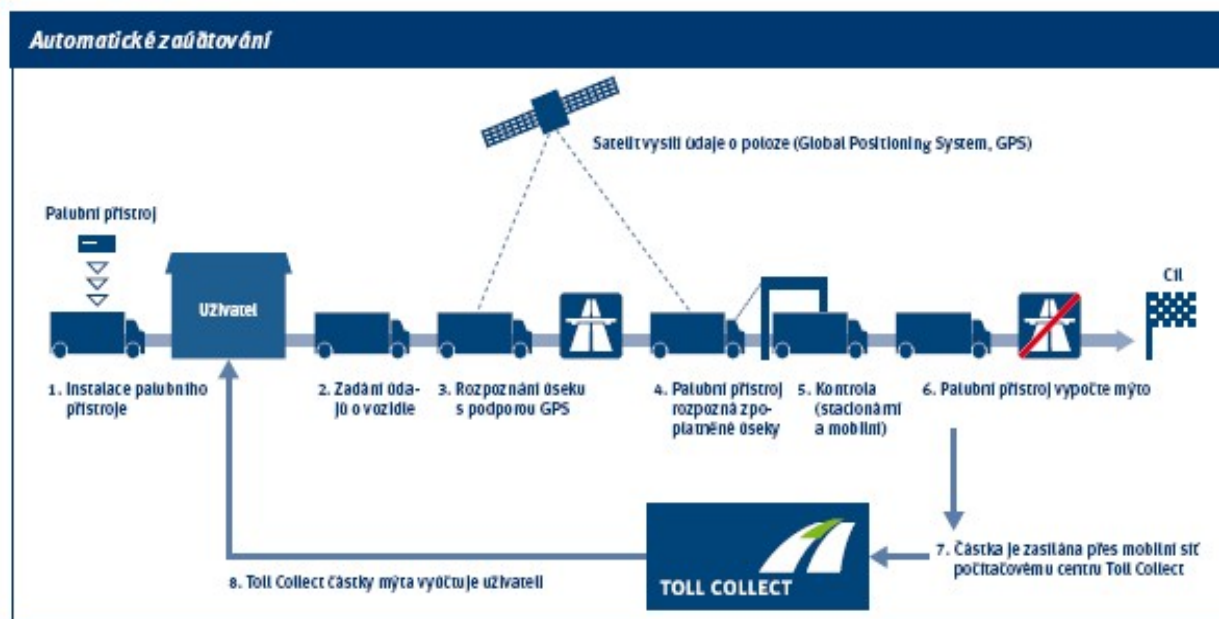
### **Automatické zaúčtování pomocí palubního přístroje**

Jádrem systému pro výběr mýta se satelitní podporou je automatické zaúčtování mýta pomocí palubní jednotky OBU<sup>2</sup>. Tato jednotka zaregistruje pomocí satelitního signálu GPS a dalších navigačních senzorů OBU všechny zpoplatněné silniční úseky a na základě zadaných údajů o vozidle a mýtných sazeb vypočítá příslušné mýto.

---

<sup>2</sup> On- Board Unit

Obrázek č. 7: Automatické zaúčtování pomocí palubního přístroje



Zdroj: TOLL COLLECT

### Zaúčtování na poplatkovém terminálu

Uživatelé registrovaní i neregistrovaní mohou mýto zaúčtovat manuálně na poplatkovém terminálu. Terminály jsou opatřeny označením „Toll Collect“ a nachází se v blízkosti dálničních přípojek, u motorestů, na odpočívadlech a čerpacích stanicích nejen v Německu, ale i v pohraničních oblastech sousedních zemí. Zaúčtování mýta je u všech terminálů stejné, nezávisle na tom, zda se jedná o vnitřní terminál, který je umístěný v prostoru pokladny, nebo o terminál instalovaný venku. Povinností řidiče je zadat všechny důležité údaje o vozidle, termín začátku jízdy stejně jako i místo výjezdu a cíl jízdy. Terminál potom vypočítá mýto za nejkratší trasu v rámci zpoplatněné silniční sítě. Řidič vozidla obdrží doklad o zaúčtování.

### Zaúčtování na internetu

Předpokladem pro tento způsob platby je registrace podniku u společnosti Toll Collect. Zaúčtování je možné, stejně jako u zaúčtování na poplatkovém terminálu, provést až tři dny předem. Po zadání potřebných dat do systému vypočítá mýtný systém dobu platnosti a odpovídající mýto. Poté uživatel obdrží doklad o zaúčtování mýta se zúčtovacím číslem. Toto číslo je nutné nejen pro případné prokázání zaplacení mýtného, ale slouží také pro případné stornování.

Tabulka č. 9: Sazby mýtného v Německu

Kategorie	Emisní třída	Počet náprav	Od 1. ledna 2009	Od 1. ledna 2011
Kategorie A	EURO 5	do 3	0,14 €	0,14 €
		4 a více	0,16 €	0,15 €
Kategorie B	EURO 4, EURO 3 s PMK	do 3	0,17 €	0,17 €
		4 a více	0,18 €	0,18 €
Kategorie C	EURO 3 bez PMK, EURO 2 s PMK	do 3	0,19 €	0,21 €
		4 a více	0,20 €	0,22 €
Kategorie D	EURO 2 bez PMK, EURO 1 a vozidla bez emisní třídy	do 3	0,27 €	0,27 €
		4 a více	0,29 €	0,29 €

Zdroj: TOLL COLLECT

## Rakousko [38]

### Elektronické mýtné

V Rakousku je od 1. ledna 2004 v provozu mýtný systém, který funguje na principu mikrovlnné technologie. Rakouským mýtným jsou zpoplatněna vozidla s povolenou celkovou hmotností nad 3,5 tuny, za užití dálnic a rychlostních komunikací. Systém umožňuje pohodlné odvedení mýtného bez zastavování. Evidence ujetých kilometrů a následná transakce<sup>3</sup> probíhá prostřednictvím mýtných bran a palubních jednotek<sup>4</sup>, umístěných na čelním skle ve vozidle.

Vyúčtování mýtného systému lze provést dvěma způsoby<sup>5</sup>:

- PRE-PAY - částka mýtného se odúčtuje přímo z vkladu uloženého v GO - Boxu<sup>6</sup>
- POST-PAY - následně způsobem, který si vybral uživatel - platba debetní, kreditní nebo tankovací kartou

<sup>3</sup> Podle způsobu vyúčtování

<sup>4</sup> U rakouského mýtného se setkáme s termínem GO-Box

<sup>5</sup> Způsob vyúčtování obdobný českému

<sup>6</sup> Přístroj si lze pronajmout za jednorázový manipulační poplatek pět Euro vč. 20% daně z obrátu v přibližně 200 distribučních místech GO v Rakousku a v příhraničních sousedních státech

**Tabulka č. 10: Sazby mýtného v Rakousku**

Počet náprav	Sazby v EUR od 1. května 2008
2 nápravy	0,1580 €
3 nápravy	0,2212 €
4 a více náprav	0,3318 €

**Zdroj:** GO MAUTSYSTEM FÜR LKW UND BUS

### Dálniční známky

Všechna motorová vozidla do 3,5 tuny, ale také motocykly, mají povinnost za užití rakouských dálnic a rychlostních komunikací, mít vylepený dálniční kupón. Platnost tohoto kupónu pro rok 2009 je od 1. prosince 2008 do 31.ledna 2010. Časová platnost kupónů je stejná, jako v předešlém roce, a to roční, 2 měsíční a 10 denní. Veškeré příjmy společnosti ASFINAG jsou určeny na plánování, výstavbu, provoz a údržbu rakouských dálnic a rychlostních komunikací.

**Tabulka č. 11: Ceny dálničních kupónů (Rakousko) v roce 2009**

Časová platnost	Pro motorová vozidla do 3,5 t	Pro motocykly
Roční kupón	73,80 €	29,50 €
2 měsíční kupón	22,20 €	11,10 €
10 denní kupón	7,70 €	4,40 €

**Zdroj:** vebheimat

### Slovensko [39]

Pro Slovenskou republiku se letošní rok stává posledním, kdy jsou časovým zpoplatněním zatíženy všechny kategorie vozidel (viz. tabulka č. 12). Od 1. ledna 2010 by mělo být zavedeno zpoplatnění elektronickým mýtným pouze pro motorová vozidla nad 3,5 tuny na všech dálnicích, silnicích pro motorová vozidla a vybraných úsecích silnic I. třídy. Pro motorová vozidla o celkové hmotnosti nepřevyšující 3,5 tuny zůstává v platnosti způsob časového zpoplatnění formou dálničních kupónů. Sazba mýta bude udána za 1 km a bude rozlišena podle celkové hmotnosti (do 12 t a nad 12 t), emisní třídy, počtu náprav a podle toho, zda se jedná o autobus a nebo o nákladní vozidlo. Silnice, na kterých se bude mýtné vybírat budou uvedeny ve vyhlášce.

**Tabulka č. 12: Ceny dálničních kupónů (Slovensko) v roce 2009**

Kategorie vozidla (dle hmotnosti)	Časová platnost	Cena v EUR
do 3,5t	roční	36,50 €
	1 měsíční	9,90 €
	7 denní	4,90 €
3,5 - 12t	9 měsíců	495,00 €
	1 měsíční	55,00 €
	7 denní	24,00 €
	1 denní	8,60 €
nad 12t	9 měsíců	810 €
	1 měsíční	90,00 €
	7 denní	40,00 €
	1 denní	10,00 €

**Zdroj:** NÁRODNÁ DIALNIČNÁ SPOLOČNOSŤ

## **Maďarsko [40]**

Od 1. ledna 2008 byly v Maďarsku nahrazeny dálniční známky elektronickými vinětami. Motoristům se vystavuje pouze stvrzenka, která musí být uchována, po dobu jednoho roku od posledního dne platnosti. Elektronické viněty lze zakoupit v prodejních místech tomu určených, jako jsou např. čerpací stanice a pošty. Mohou být také zakoupeny prostřednictvím textových zpráv, telefonicky, ale také přes internet. Elektronická viněta je platná po celé dálniční síti Maďarska. V tomto maďarském systému placení poplatků existují 4 kategorie zpoplatněných motorových vozidel (kategorie D1 až D4). První kategorii představují motocykly a motorová vozidla s maximální celkovou hmotností do 3,5 tuny (včetně přívěsu). Do další kategorie se řadí motorová vozidla, popř. motorová vozidla s přívěsy o hmotnosti nad 3,5 tuny až 7,5 tun, dále 7,5 tun až 12 tun a v poslední kategorii se nachází ostatní vozidla, která nebyla zařazena v předchozích skupinách. Vinětu lze zakoupit s časovou platností 1 den (kromě D1), 4 dny (pouze pro skupinu D1), týden, měsíc a rok.

Tabulka č. 13: Ceny e-viněty v Maďarsku pro rok 2009 (v HUF) včetně daně

Kategorie (vozidel)	1 denní	4 denní			Týdenní <sup>7</sup>	Měsíční	Roční
		Od 1. ledna do 30. dubna	Od 1. května do 30. září	Od 1. října do 31. prosince			
D1	-	1 170	1 530	1 170	2 550	4 200	37 200
D2	2 760	-	-	-	6 600	12 600	106 500
D3	2 760	-	-	-	10 200	18 000	159 000
D4	2 760	-	-	-	13 200	22 500	198 000

Zdroj: motorway

## Francie [42]

Ve Francii se zavedlo elektronické mýtné 1. dubna 2007 pro motorová vozidla o celkové hmotnosti nad 3,5 tuny. Tento systém elektronického mýtného funguje na bázi mikrovlnné technologie. Elektronický systém mýtného ve Francii je další alternativou k dosavadním způsobům placení. Není povinností používat elektronickou jednotku, mýtné lze hradit i nadále tradičními platebními prostředky. Francouzská dálniční síť je provozována asi 10-ti společnostmi, systém placení je však u všech stejný. Ve Francii existují také dálniční úseky, které zpoplatněny nejsou.

## Slovinsko [41]

Od 1. července 2008 musejí mít motorová vozidla, nepřesahující hmotnost 3,5 tuny a motocykly na slovinských dálnicích a rychlostních komunikacích, dálniční kupóny<sup>8</sup>. Pokud bude parlamentem Slovinské republiky schválena změna zákona o veřejných komunikacích (dle návrhu), mělo by počínaje 1. červencem tohoto roku (2009) dojít ke změně časové platnosti dálničních kupónů. Změna by dle návrhu znamenala pro obě skupiny rozšíření časové platnosti kupónů na 7 dnů a pro druhou skupinu (dvoustopá vozidla) nahrazení půlročního kupónu kupónem měsíčním. Současně by došlo ke zdražení kupónů.

Pro kategorii vozidel, které přesahují hmotnost 3,5 tuny (včetně autobusů), se poplatky hradí za konkrétní projeté úseky, a to způsobem přímé úhrady mýtného na dálničních

<sup>7</sup> Platí na 10 dnů

<sup>8</sup> Slovinsky: vinjete

mýtnicích. Od roku 2010 by měl být ve Slovinsku zaveden systém automatického odečítání mýtného prostřednictvím satelitního systému. Sazby mýtného jsou stanoveny dle úseku v EUR.

**Tabulka č. 14: Ceny dálničních kupónů (Slovinsko) v roce 2009**







Typy dálničních známek - nálepek	
Typ vozidla	Cena v EUR
Roční nálepka pro dvoustopá motorová vozidla do 3.500 kg – osobní automobily	55
Půlroční nálepka pro dvoustopá motorová vozidla do 3.500 kg – osobní automobily	35
Roční nálepka pro jednostopá motorová vozidla – motocykly	27,5
Půlroční nálepka pro jednostopá motorová vozidla – motocykly	17,5

**Zdroj:** DARS

## Velká Británie [43]

Mýtné ve Velké Británii se vybírá pouze za použití části dálnice M6. Tento mýtný systém řadí vozidla do kategorií v závislosti na jejich velikosti (viz. obrázek č. 8), s ohledem na denní dobu určuje cenu, která musí být uživatelem uhrazena. Platba může být provedena prostřednictvím kreditní karty, debetní karty nebo v hotovosti.

**Obrázek č. 8: Klasifikace vozidel (Velká Británie)**

Vehicle Class	Number of Wheels	Number of Axles	Height at 1st Axle*	
Class One	under 4		Any	
Class Two	4 or more	2	under 1.3m	
Class Three	4 or more	more than 2	under 1.3m	
Class Four	4 or more	2	1.3m or more	
Class Five	4 or more	more than 2, 6 or less	1.3m or more	
Class Six	4 or more	more than 6	1.3m or more	

**Zdroj:** M6toll™

Tabulka č. 15: Sazby za užití dálničních cest (Velká Británie) v roce 2009

Třídy vozidel (viz. obrázek č. 8)	Po – Pá (06:00 - 23:00)	So – ne (06:00 - 23:00)	Noc (23:00 - 06:00)
Třída 1	£ 2,70	£ 2,50	£ 1,50
Třída 2	£ 4,70	£ 4,50	£ 3,50
Třída 3	£ 8,40	£ 8,00	£ 7,00
Třída 4	£ 9,40	£ 9,00	£ 8,00
Třída 5	£ 9,40	£ 9,00	£ 8,00
Třída 6	£ 9,40	£ 9,00	£ 8,00

Zdroj: M6toll™

### 3.2.2 Zpoplatnění za vjezd do měst

Již řada velkých měst členských států zavedla, popř. na základě náročných studií se chystá zavést, zpoplatnění za vjezd do svých center. Hlavním cílem těchto zpoplatnění je redukce kongescí (jejich snížení), se kterými je spojena řada dalších pozitiv. Těmito pozitivy jsou především pokles škodlivin v ovzduší, snížení doby jízd a zvýšení bezpečnosti v dopravě. Pozitiva se také nepřímo podílí na zvyšování spolehlivosti veřejné dopravy osob. Druhou pozitivní stránkou tohoto aspektu je plynoucí příjem městu, který je za vjezd vybírán. Průkopníky ve vybírání těchto poplatků v Evropě se stala města Bergen a Oslo.

V roce 2003 zavedlo poplatky za vjezd do centra město Londýn. Vozidla, která chtějí vjet do definované oblasti centra města Londýn (mezi 07:00 hodinou ranní a 18:00 hodinou odpolední)<sup>9</sup>, musí zaplatit poplatek 8 liber (9.108 EUR)<sup>10</sup> za den. Některá vozidla jsou od placení osvobozena. Město umožňuje zaplatit poplatek až 90 dnů předem. Poplatek může být uhrazen na 1 den, na 3 dny, týden, dva týdny, měsíc a rok [44].

#### Příklad zpoplatnění ve Stockholmu

Stockholm se stal v roce 2006<sup>11</sup> další evropskou metropolí, kde se zavedlo zpoplatnění vjezdu do centra města. Zóna, která podléhá městskému mýtnému představuje 18% rozlohy města a zahrnuje městské centrum, ostrovy starého města, stará předměstí, některé parky bez průjezdních komunikací, univerzitní čtvrť na severu a dva malé ostrovy. Systém umožňuje vjezd nejen vozidlům, která jsou vybavena palubní jednotkou, ale také vozidlům, která jí nedisponují. Vozidlo vlastníci palubní jednotku je identifikováno při průjezdu mýtnou bránou a poplatek je následující den připsán na účet řidiče. Pokud není vozidlo vybaveno palubní

<sup>9</sup> Platí pro období pondělí až pátek

<sup>10</sup> Kurz dle ČNB k datu 24.5.2009

<sup>11</sup> Zkušební provoz mýtného od 3. ledna 2006 - oficiální provoz od března 2007



jednotkou, zaeviduje se registrační značka, z které je zjištěn majitel a tomu se také zaúčtuje dlužná částka. Maximální výše mýtného za jeden den činí 60 SEK (5,6 EUR<sup>12</sup>). Mýtné je třeba zaplatit během pěti pracovních dnů. Zpoplatnění podléhají osobní automobily, nákladní automobily a autobusy s celkovou hmotností nepřevyšující 14 tun. Od placení jsou trvale osvobozena pohotovostní vozidla, vozidla diplomatů, vojenská vozidla, vozidla taxislužby a vozidla registrovaná v cizině, ekologická vozidla (s pohonem elektrickým, na bioplyn či hybridní pohon), zaregistrovaná vozidla invalidů a jednostopá vozidla. Mýtné se také netýká zahraničních turistů, aby je neodrazovalo od návštěvy města [45].

**Tabulka č. 16: Sazby mýtného ve Stockholmu<sup>13</sup>**

Časové rozmezí	6:30 - 7:00	7:00 - 7:30	7:30 - 8:30	8:30 - 9:00	9:00 - 15:30	15:30 - 16:00	16:00 - 17:30	17:30 - 18:00	18:00 - 18:30
Sazba v SEK	10	15	20	15	10	15	20	15	10
Sazba v EUR	0,955	1.432	1.909	1.432	0,955	1.432	1.909	1.432	0,955

**Zdroj:** Doprava a silnice

### 3.2.3 Zpoplatnění za průjezd mostů a tunelů

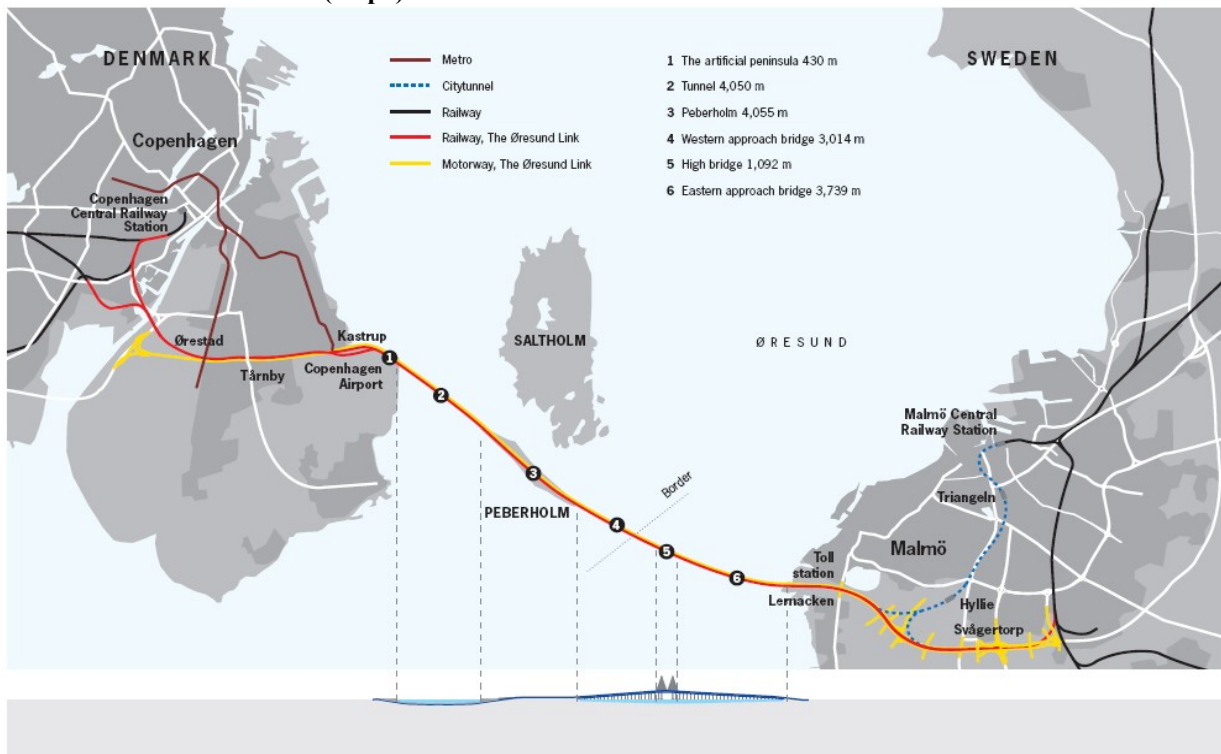
Vzhledem k poloze jednotlivých zemí Evropské unie a jejich geografickým podmínkám je možné setkat se v rámci dopravního systému s mosty a tunely, které propojují navzájem nedostupná místa. Tím umožňují uživatelům silniční dopravy snadnou a rychlou přepravu mezi těmito místy, bez nutnosti použít jiný druh dopravy. Použití jiného druhu dopravy přichází v úvahu např. u eurotunelu, který provozuje železniční spojení mezi kontinentální Evropou a Velkou Británií pod kanálem La Manche. Zde je možné se nechat, za určitý poplatek, přepravit společně se svým motorovým vozidlem. Ostatní tunely v zemích EU mohou využívat již samotná vozidla, bez závislosti na jiném druhu dopravy. Zde je již zachována nezávislost a mobilita, která umožňuje snadné a rychlé spojení s jinými místy. Jen např. ve Švédsku se nachází několik tisíc tunelů, z nichž je několik zpoplatněno.

<sup>12</sup> Kurz dle ČNB k datu 24.5.2009

<sup>13</sup> Platí pro období pondělí až pátek (o víkendech a svátcích se mýtné neplatí)

Zpoplatnění mostů je obdobné, jako u tunelů. Jako příklad bude uveden jeden z nejznámějších mostů, který spojuje dánskou Kodaň a švédské Malmö přes průliv Öresund. Název tohoto mostu je „Öresund Bridge“. Most je zpoplatněn částkou podle kategorie vozidla. Co se týče jednotlivých sazeb za průjezd, záleží jaké tarifní zvýhodnění je použito. Je možné zaplatit roční poplatek a sazba za průjezd vychází podstatně levněji [46].

Obrázek č. 9: Öresundbron (mapa)



Zdroj: Öresundbron

Tabulka č. 17: Sazby za průjezd Öresund Bridge (hotovostní platba) v roce 2009

Kategorie vozidla	Sazba v EUR
Motocykl	21
Automobil nepřekračující délku 6 metrů	38
Automobil nepřekračující délku 6 metrů s přívěsem nebo karavanem (mikrobus 6-9 metrů)	75
Autobus delší než 9 metrů	157
Nákladní automobil (9-20 metrů)	109
Nákladní automobil delší než 20 metrů	163

Zdroj: Öresundsbron

Dalšími známými mosty, které jsou v členských státech zpoplatněny, jsou např.<sup>14</sup>:

- v Dánsku - Storebaeltsbroen,
- ve Francii - La Rochelle - Ile de Ré, Pont de Tancarville, Pont de Normandie, Millau Viadukt,
- v Portugalsku - Most Vasco da Gama,
- v Rumunsku - Giorgiu – Ruse (připočítává se ekologický poplatek), Giurgeni - Vadu Oii, Fetesti – Cernavoda a
- ve Velké Británii - Severn Bridge, Most Queen Elizabeth, Second Severn Crossing, Humber Bridge a mnoho dalších.

## Ekologická známka

V rámci ochrany a zlepšování životního prostředí mohou některá města v rámci EU vytvářet takzvané "ekologické zóny". Do těchto ekologických zón, která jsou značena příslušnými značkami, mohou vjíždět pouze vozidla vybavená ekologickou známkou. Ekologická známka je vydávána na základě příslušných emisních norem motorového vozidla. Pokud není možné z velkého technického průkazu určit o jakou emisní třídu se jedná, vychází se z tabulky, která je uvedena v příloze č. 2. Skupinu, určenou podle emisní třídy vozidla, kterou je v jízdě do města vozidlo omezeno, si stanoví každé město individuálně. Omezení je dáno na základě barevných symbolů známek, které nejsou obsaženy na dodatkové tabulce značky určující vjezd do těchto zón. Ekologické zóny jsou nejúčinnějším opatřením, které mohou města přijmout s cílem snížit znečištění ovzduší.

Obrázek č. 10: Značení vjezdu do ekologické zóny s dodatkovou tabulkou (Berlín)



Zdroj: LEZ Road sign

<sup>14</sup> Příklady zpoplatnění mostů – zdroj turistické informace UAMK. Dostupné z WWW: <[http://www.uamk.cz/cs/index.php?Itemid=85&option=com\\_turistika&a=k&p=65](http://www.uamk.cz/cs/index.php?Itemid=85&option=com_turistika&a=k&p=65)>.

Mezi nejvíce rozšiřující se státy v EU, co se týče zavádění ekologických zón, patří Německo. V Německu vstoupilo v platnost na 4 desítky ekologických zón a další zóny jsou postupně realizovány. Ekologickou známku je možné obstarat také přes internet, kde je nutné vyplnit veškeré registrační údaje o vozidle. Vydání známky je zpoplatněno částkou 15 EUR<sup>15</sup> [47]. Vozidlům, která nesplňují příslušnou emisní třídu nesmí být známka vydána. Za vjezd do ekologické zóny bez známky hrozí řidiči motorového vozidla příslušná sankce. Ekologická známka by měla být vylepena na předním skle, tak aby nebránila řidiči ve výhledu.

---

<sup>15</sup> Částka je uvedena za vyřízení známky přes internet. Sazby mohou být odlišné dle způsobu vydání známky a dané země, ve které se mohou „ekologické zóny“ vyskytovat.

## 4 Syntéza získaných údajů a formulace závěrů

Tabulka č. 18: Přehled zpoplatnění v zemích EU

Zpoplatnění	Země	Belgie	Bulharsko	Česká rep.	Dánsko	Estonsko	Finsko	Francie	Irsko	Itálie	Kypr	Litva	Lotyšsko	Lucembursko	Maďarsko	Malta	Německo	Nizozemsko	Polsko	Portugalsko	Rakousko	Řecko	Rumunsko	Slovensko	Slovinsko	Španělsko	Švédsko	Velká Británie
Dálniční známky		-		X	N	-	-	-	-	-		N	-	X	X		-	N	-	-	X	-	X	X	X	-	X	-
Mýtné	Osobní vozidla	-		-	-	-	-	X	X	X		-	-	-	-		-	-	X	X	-	X	-	-	-	X	-	X
	Nákladní vozidla	-		X	-	-	-	X	X	X		-	-	-	-		X	-	X	X	X	X	-	-	X	X	-	X
Mosty a tunely		X	M	-	M	-	-	X	-	T		-	-	-	-		-	T	-	M	T	T	M	-	T	T	X	X
Vjezd do měst		-		-	-	-	-	-	-	-		-	-	-	-		-	-	-	-	-	X	-	-	-	-	X	X
Spotřební daň [49]	Bezolovnatý benzín (v EUR na 1 000 l)	592	350	483	561	359	627	607	509	564	299	434	379	465	428	459	670	701	488	583	442	359	335	515	403	396	393	661
	Diesel (v EUR na 1 000 l)	333	307	406	382	330	391	428	368	424	245	330	330	305	352	352	486	413	339	364	347	302	284	481	383	302	446	661
	Sazba daně v %	21	20	19	25	18	22	19,6	21,5	20	15	19	21	15	20	18	19	19	22	20	20	19	19	19	20	16	25	15
Silniční daň [36]		X	X	X	X	N	X	X	X	X	X	X	-	X	X	X	X	X	ZTD	X	-	-	X	X	-	X	X	X

Zdroj: zdroje uvedené v tabulce + vlastní šetření

Legenda:

<b>M</b>	mosty	<b>N</b>	nákladní vozidla	<b>T</b>	tunely	<b>X</b>	výskyt	<b>ZTD</b>	zvláštní typ daně	<b></b>	nebylo zjištěno
----------	-------	----------	------------------	----------	--------	----------	--------	------------	-------------------	---------	-----------------

#### **4.1 Zpoplatnění silniční infrastruktury**

Ze získaných údajů jednotlivých členských států Evropské unie (viz. tabulka č. 18) bylo zjištěno, že ve většině případech je silniční infrastruktura zpoplatněním zatížena. Co se týče rozsahu zpoplatnění silniční infrastruktury, jsou zpoplatněním zatíženy převážně dálnice a silnice pro motorová vozidla. Vzhledem k dokonalejším technologiím výběru poplatků, jsou již v mnoha případech zpoplatněny také silnice „nižších“ tříd. Tento způsob se již uplatňuje také v ČR, a to na vybraných silnicích I. třídy. Výběr poplatků je uskutečňován prostřednictvím mýtných systémů, které je možné rozčlenit podle použité technologie. Mohou to být poněkud „zastaralejší“ systémy, které se stále ještě v řadě států vyskytují, nicméně se od nich již pomalu upouští. Tyto systémy fungují odděleně ve více jízdnicích pružích, určených vždy pro konkrétního uživatele, podle způsobu placení jakým platí. Jsou to tzv. manuální systémy, kdy musí řidič zastavit (při placení v hotovosti nebo ověření lístku), a nebo přibrzdit na stanovenou rychlost, a poté je poplatek pomocí technologie mikrovln a jednotky umístěné v automobilu uhrazen. Dalším způsobem výběru mýtného je tzv. mikrovlnný systém, kde je již výběr poplatků mnohem dokonalejší. Systém vyžaduje mít ve vozidle instalovanou palubní jednotku, pomocí které je při průjezdu mýtnou branou zaúčtována transakce. Vozidlo nemusí vůbec zpomalovat, výkon je již zaznamenán a popř. i zaplacen. Tento systém, který je již v mnoha zemích začleněn (včetně ČR), si vyžádal nemalé nároky na jejich realizaci, a to nejen ve spojení s jejich budováním, ale především s politikou jednotlivých zemí.

Nejvyspělejší mýtným systémem, který se uplatňuje v zemích EU je systém satelitní. Satelitní systém již nevyužívá mikrovln a mýtných bran, jako tomu bylo u předešlého systému, ale signálu z družice a technologie GSM. Stejně jako u mikrovlnného systému je použita palubní jednotka, pomocí které je umožněno výkon evidovat a popř. i uhradit.

Dle směrnice o „eurovině“ 2003/96/ES, která umožňuje členským státům zpoplatňovat užívání pozemních komunikací těžkými nákladními vozidly nad 3,5 tuny, se i Česká republika rozhodla, že tuto kategorii bude zpoplatňovat dle skutečného výkonu. Předchozí směrnice z roku 1999 umožňovala zpoplatňovat vozidla o celkové hmotnosti vyšší než 12 tun. Poplatkem se rozumí částka, kterou uživatel platí za jízdu daným vozidlem mezi dvěma body a nebo ji platí po dobu, po kterou je možné vozidlem užívat pozemní komunikaci určenou dle směrnice.

Jelikož jsou ve státech EU nejvíce rozšířeny systémy satelitního a mikrovlnného mýtného systému od různých provozovatelů, je nutné vlastnit ve voze hned několik jednotek. S tímto problémem se v současnosti potýká také ČR, kde by mělo být zpoplatnění rozšířeno,

na již zmiňovanou kategorii vozidel nad 3,5 tuny, a to satelitním mýtným systémem. Při kombinaci satelitní i mikrovlnné části mýtného systému, bude nutné použít tzv. hybridní jednotky, které umožní při opuštění např. dálnic přepnutí do druhého systému, kterým budou zpoplatněny ostatní kategorie silnic. Vláda ČR ještě nestanovila definitivní termín, kdy by se na vozidla v kategorii nad 3,5 tuny výkonové zpoplatnění mělo vztahovat<sup>16</sup>.

## **Euroviněta**

Evropský parlament v březnu tohoto roku přijal návrh na změnu směrnice o zpoplatnění těžkých nákladních vozidel, kde by se zpoplatnění mělo odvíjet nejen od úrovně emisí škodlivin a hluku, které vozidla vydávají, ale také od kongescí, k jejichž vzniku přispívají [48]. O takovémto způsobu zpoplatnění vozidel si mohou rozhodnout jednotlivé země individuálně. Dle směrnice by měla silně znečišťující vozidla platit více a vozidla, která jsou ekologicky šetrná, by měla platit méně nebo vůbec. Obdobným způsobem by se mělo přistupovat ke kongescím. Např. vozidlo, které užívá silniční infrastrukturu v noci, by mělo být zpoplatněno poměrně nižší částkou než vozidlo, které užívá vozidlo ve špičce. Díky technologicky vyspělým mýtným systémům, by to bylo jednoduše realizovatelné. Takovýto progresivní způsob zpoplatnění může přinést velkou řadu pozitiv. Určité procento nákladních vozidel by se vzhledem k nižší ceně přesunulo do časového pásma mimo špičku, čímž by se ulehčilo dopravnímu systému. Tím by došlo ke snížení emisí výfukových plynů, jež je v největší míře způsobeno právě kongescemi. S přesunem nákladních vozidel do určených časových intervalů (mimo špičku) by nepřímo souviselo zvýšení bezpečnosti v silničním provozu, a tím zlepšení národních statistik nehodovosti.

Jak je ze zjištěných údajů z tabulky č. 18 zřejmé, existují vozidla, která jsou zpoplatněna tzv. časovými poplatky a to ve formě dálničních známek. Některé země, které ještě nezavedly výběr poplatků pomocí mýtných systémů, tak zpoplatňují i nákladní vozidla. Zpoplatnění nákladních vozidel není v souladu se zásadou "uživatel platí". Poplatky za dálniční známky, které jsou určeny na příslušné časové období, jsou založeny na nespravedlivém systému zpoplatnění jednotlivých uživatelů silniční dopravy. U časového

---

<sup>16</sup> Přes současnou politickou situaci v ČR, kdy je u moci úřednická vláda nebude nejspíše termín stanoven. V úvahu podle předchozí vlády přicházely tyto termíny: 1. ledna 2009 (realizace nebyla uskutečněna), 1. července 2009 a 1. ledna 2010.

poplatku se nezohledňují výkony, emisní normy vozidel, ani případné časové užití silniční infrastruktury<sup>17</sup>.

Vývoj by měl být takový, že nákladní vozidla nad 3,5 tuny by měla být zahrnuta do kategorie výkonového zpoplatnění, dle příslušné směrnice a osobní automobily by měly být zpoplatněny prostřednictvím tzv. „elektronických vinět“. V České republice se s tímto konceptem počítá, papírové dálniční známky by se zcela zrušily, odpadly by tak náklady na jejich emisi. Vzhledem k informacím ze strany ministerstva dopravy by měl tento způsob přinést řadu výhod nejen pro uživatele samotné, ale i pro stát. Státu by odpadly nemalé náklady spojené s emisí známek a elektronický systém by umožňoval dokonalou kontrolu o zaplacení poplatku. Pro uživatele by to znamenalo bezplatné pořízení elektronické viněty s čipem, do které se dobíje kredit. Časové rozlišení by mělo zůstat stejné, tedy roční, měsíční a týdenní. Cena by se od předešlých dálničních známek neměla lišit. Dobití viněty by mělo být obdobné, jako u kreditu do mobilních telefonů. Dobití by bylo možno uskutečnit prostřednictvím široké sítě bankomatů, na internetu a na mnoha prodejních místech.

Podle mého názoru by bylo pro Českou republiku výhodnější postupně směřovat k výkonovému zpoplatnění i osobních vozidel, aby stejně jako u nákladních vozidel byla upřednostňována zásada "uživatel platí". Vzhledem k nedostatečnému financování silniční infrastruktury bude nutné přijmout taková opatření, která by vedla k efektivnímu budování dopravního systému. S tím bude spojena nutnost zpoplatnit veškeré pozemní komunikace. Takovýmto směrem by se měly ubírat všechny státy EU, aby se vytvořil tzv. celoevropský standard ve zpoplatnění za užívání pozemních komunikací a následném financování dopravní infrastruktury. Velkou bariéru ve smyslu přijetí takovýchto opatření představují jednotlivé politické strany a veškerá populace, která nechce přijmout zásadu „uživatel platí“. Pokud nedojde ze strany politických stran k nějakému řešení, bude pokračovat trend „podfinancování“, a tím bude docházet ke snižování kvality dopravní infrastruktury.

---

<sup>17</sup> Užití infrastruktury je možné bez omezení



#### **4.1.1 Zpoplatnění vjezdu do center měst**

Smyslem zpoplatnění vjezdu do center měst, jak bylo popsáno v předešlé kapitole (Rozbor zatížení silniční dopravy z hlediska zpoplatnění v ostatních zemích) může být hned několik velmi důležitých opatření.

Hlavními opatřeními jsou:

- pokles znečištění ovzduší,
- finanční příjmy a následné investice,
- podpora veřejné dopravy,
- pokles kongescí a
- bezpečnost silničního provozu.

O způsobu zpoplatnění bylo pojednáváno v předešlé kapitole. Zpoplatněním vjezdů do center měst se docílilo mnoha pozitivních faktorů. Nevýhodou systému, např. ve Stockholmu, by mohlo být progresivní zpoplatnění v závislosti na časové struktuře (dopravní špička, dopravní sedlo). Stávalo se, že řidiči těsně před změnou časového intervalu a následného přechodu na levnější poplatek zastavovali na silnici, tím pak docházelo k tvorbě kongescí. Zpoplatnění dle nastaveného systému je sice spravedlivé, ale pokud by způsobovalo neočekávané chování řidičů, bylo by vhodnější přistoupit k tzv. variabilnímu určování ceny v závislosti na dopravní intenzitě.

Způsobem zpoplatnění vjezdu do center mohou být zpoplatněna kterákoliv města, která potřebují zohlednit některé z výše uvedených opatření. Města musí být pro tento způsob zpoplatnění technologicky vybavena. Jako příklad lze uvést hlavní město ČR Prahu, které má těmito poplatky zatížit vozidla pohybující se v historickém centru. Podle magistrátu by se cena za vjezd měla pohybovat v rozmezí 50 až 100 Kč. Se zavedením zpoplatnění souvisí řada studií, návrhů režimů zpoplatnění, a zpracování příslušné legislativy.

#### **4.1.2 Zpoplatnění mostů a tunelů**

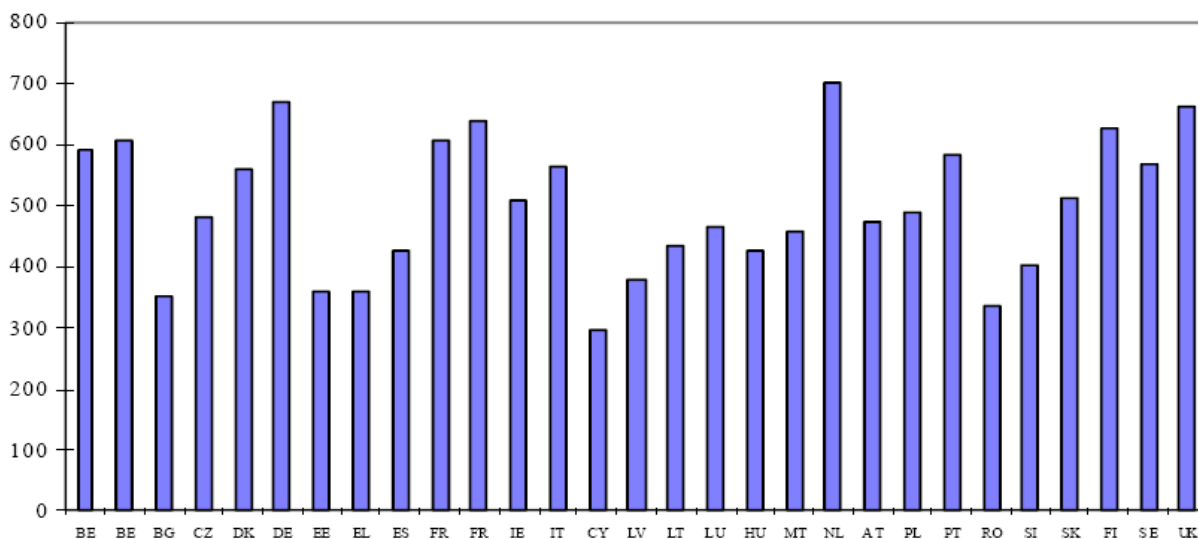
Zpoplatnění mostů a tunelů je výhradní dominantou několika zemí, kde díky geografickým podmínkám je nutné z důvodu rozšíření mobility budovat tyto projekty, které jsou spojeny s finančně náročnou realizací. Zpoplatnění těchto částí silniční infrastruktury je začleněno v příslušné směrnici Evropského parlamentu. Za jejich užití jsou zpoplatněna všechna vozidla, která jimi projíždí.

Vzhledem k časové a finanční náročnosti spojené s případnými dalšími náklady za volbu jiné (delší) trasy, jsou poplatky za průjezd mosty a tunely pro uživatele dopravního prostředku efektivně vynaloženou investicí.

## 4.2 Spotřební daň

V souvislosti s členstvím jednotlivých zemí v Evropské unii souvisí i podmínky zdanění energetických produktů. Minimální sazby spotřebních daní jsou stanoveny na základě směrnice Evropského společenství. Pro tuto práci budou brány v potaz pouze energetické produkty sloužící jako pohonné hmoty. Důvodem zavedení minimálních sazeb je harmonizace spotřebních daní z energií mezi jednotlivými zeměmi. Jako další důvod je dnes stále více diskutovaná ekologičnost. Pro zachování minimálních sazeb lze udělit výjimky. Sazby spotřebních daní pohonných hmot, v jednotlivých členských státech jsou zřejmé z tabulky č. 18. V této tabulce je možné porovnat příslušnou sazbu daně v daném státě s minimální sazbou určenou Radou Evropského společenství, která je uvedena v příloze č.1). Pokud je sazba nižší, může to být vyvoláno fiskální potřebou státu spojenou např. s jeho sociální funkcí.

Obrázek č. 11: Bezolovnatý benzín



Zdroj: Europa.eu - excise\_duties

U spotřební daně z pohonných hmot je možné uplatnit zásadu „znečišťovatel platí“. Tato zásada je u spotřebních daní do jisté míry použita oprávněně, neboť spotřeba paliva má přímý vliv na životní prostředí. Spotřebitel tedy platí lineárně úměrnou částku.

### **4.3 Daň silniční**

Konstrukce silniční daně se v jednotlivých zemích EU různí. Pouze v několika zemích se vyskytuje podobný koncept české silniční daně. Daň silniční je spjata s vlastnictvím vozidla. Konstrukce daně vychází z fiskálních požadavků jednotlivých států. Jednotlivé státy mohou upřednostňovat odlišné cíle. Stanovení daní v ostatních zemích je značně složitější než je tomu v ČR. Daň je někdy závislá také na faktorech, které s ní nesouvisí. Jedná se např. o stanovení sazby určené ze základu pro výpočet daně z příjmu. Tento způsob uplatňuje např. Litva. V mnoha konceptech jednotlivých států jsou zahrnuty parametry, jako cm<sup>3</sup>, hmotnost, počet náprav a jiné, díky nimž je stanovena příslušná sazba. Příslušný způsob zdanění upravuje příslušná legislativa konkrétního státu.

Podle mého názoru, jsou jednotlivé způsoby zdanění související s vlastnictvím vozu velmi složitě nastaveny. Vhodnější by jistě bylo, kdyby byly pro jednotlivé země nastaveny rovnější podmínky s rozlišením vybraných faktorů podle fiskálních požadavků.

### **4.4 Návrh na zpoplatnění silniční dopravy**

Na základě zjištěných údajů bych demonstroval návrh na zpoplatnění silniční dopravy, pomocí kterého by došlo k harmonizaci zpoplatnění na území evropského dopravního systému. Návrh zohledňuje nerovnost ekonomiky jednotlivých států. Jde pouze o vytvoření podstatně jednodušší struktury ve smyslu zpoplatnění. Předpokladem tohoto návrhu by musela být harmonizace daňového systému jednotlivých zemí.

- **Koupě vozidla** – s koupí vozidla by souvisela povinnost jednotlivých poplatníků zaplatit v ceně vozu daň z přidané hodnoty (jako tomu je doposud). S koupí vozu by souvisela registrace, kde by se již neplatily registrační daně, jako tomu je doposud v některých zemích, ale pouze poplatky určené na administrativu. Poplatek by byl určen na základě ekonomiky příslušného státu. Pokud by se jednalo o koupi staršího vozidla, zachoval bych koncept české legislativy, kdy by se měl platit tzv. ekologický poplatek za vozidlo nesplňující příslušnou emisní třídu. Prostřednictvím tohoto poplatku by mohlo dojít k postupnému „omlazování“ vozového parku na silnicích.
- **Pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem vozidla** – tento druh poplatku je povinný ve všech členských zemích.
- **Spotřební daně** – slouží jako regulační nástroj, který je spravedlivý pro všechny uživatele. Slouží také jako regulace k podpoře jiných alternativních zdrojů pohonných hmot, k nimž se na základě procentuálních závazků společenství zavázalo.

- **Zpoplatnění za užívání dopravní infrastruktury** – tématem tohoto zpoplatnění se již tato kapitola dostatečně zabývala. Předpoklad tohoto zpoplatnění jednotlivých členských států spočívá ve vybudování celoplošného mýtného systému. Do tohoto konceptu zpoplatnění by bylo možné zahrnout všechny uživatele dopravní infrastruktury, podle příslušného parametru použití. Parametr by spočíval v použití dané kategorie pozemní komunikace, daným prostředkem, v konkrétní denní čas (poplatek by byl variabilní v závislosti na přetížení silniční infrastruktury) a skutečně ujetou vzdáleností<sup>18</sup>. Další faktor, který by systém zohledňoval by byla emisní třída vozidla<sup>19</sup>. Veškeré poplatky by byly určeny na obnovu silniční infrastruktury a případně externality, které byly dopravou způsobeny.

**Poznámka:** Dosud užívanou silniční daň, která se vztahuje k vlastnictví vozidla bych zahrnul do kategorie za užívání dopravní infrastruktury, a tím tedy i samotného vozidla. Stanovení sazeb by vycházelo z předem vytvořených analýz. Tento koncept by přinášel časové i administrativní úspory na straně uživatele i státu.

Daní z přidané hodnoty by navíc, dle sazby zvolené legislativními předpisy jednotlivých států, byly zatíženy jednotlivé druhy poplatků. Za výkony v komerčně využívané dopravě by právnické popř. fyzické osoby odváděly daň z příjmu. Tyto příjmy by byly využity pro ekonomický rozvoj státu.

---

<sup>18</sup> Dle zásady: „Uživatel platí“

<sup>19</sup> Dle zásady: „Znečišťovatel platí“

## Závěr

Silniční doprava tvoří nedílnou součást života lidí na celém světě. V dopravním systému ji lze vzhledem k výkonům zařadit k nejvíce užívaným druhům dopravy, a to jak ve smyslu přeprav osob, tak i přeprav nákladů. Během posledních několika let docházelo k nárůstu přepravních výkonů v jednotlivých zemích, který byl způsoben otevřením trhu po vstupu do Evropské unie. Sjednocení trhu přispělo k volnému pohybu zboží, čímž se pozvedla výkonnost ekonomik. Pro efektivní fungování české ekonomiky bylo třeba zajistit rozvoj transevropské dopravní sítě. S budováním silniční infrastruktury souvisí vysoké náklady, proto bylo nutné přijmout taková opatření, kterými by se těchto zdrojů dosáhlo. Jak již práce popisuje, vedla tato opatření ke zpoplatnění nákladních vozidel tzv. mýtným systémem. Mýtný systém se stal prioritou všech zemí, jenž v budoucnu bude součástí celoevropského dopravního systému. Práce se zabývala legislativními nařízeními a fiskálními nástroji, prostřednictvím nichž je uživatel zpoplatněn.

Uživatel silniční dopravy je zpoplatněn různými typy poplatků, které jsou v převážné většině zdrojem státního rozpočtu. Legislativa členských států, je vzhledem ke zpoplatnění silniční dopravy navzájem odlišná. Tímto by měla dopravní politika Evropské unie vést k harmonizaci poplatků a daní mezi jednotlivými státy.

Zpoplatnění silniční dopravy nemá ovšem vliv pouze na zdroj příjmů státní pokladny ale má vliv také na dopravu samotnou, včetně redukce vlivu na životní prostředí v součinnosti s dalšími externalitami, které z ní vyplývají. U většiny poplatků se v sazbě zohledňuje vliv emisí z provozu vozidel na životní prostředí.

Cílem této práce bylo porovnat jednotlivé typy poplatků a daní, a na základě získaných informací formulovat závěry. V práci byl navržen systém jednotného zpoplatnění uživatelů vozidel na území Evropské unie, prostřednictvím kterého by docházelo k úplné harmonizaci daní a poplatků. Z návrhu vyplynul koncept celoplošného zpoplatnění všech uživatelů silniční infrastruktury, za předpokladu, že by docházelo ke zpětné alokaci dopravních příjmů.

## Použitá literatura

- [1] Zákon č. 337/1992 Sb., o správě daní a poplatků. Dostupný z WWW: <[http://portal.gov.cz/wps/portal/\\_s.155/701?kam=zakon&c=337/1992](http://portal.gov.cz/wps/portal/_s.155/701?kam=zakon&c=337/1992)>.
- [2] BusinessInfo.cz : *Oficiální portál pro podnikání a export* [online]. CzechTrade, 1997, 3.4.2009 [cit. 2009-04-04]. Dostupný z WWW: <<http://www.businessinfo.cz/cz/clanek/dane-ucetnictvi/danovy-system-ceske-republiky/1000465/39277/>>.
- [3] VANČUROVÁ , Alena, LÁCHOVÁ, Lenka. *Daňový systém 2008 : aneb učebnice daňového práva*. 9. aktualiz. vyd. Praha1 : VOX, březen 2008. 320 s. ISBN 978-80-86324-72-2.
- [4] Zákon č. 586/1992 Sb., o daních z příjmů. Dostupné z WWW: <[http://portal.gov.cz/wps/portal/\\_s.155/701?l=586/1992%20Sb.](http://portal.gov.cz/wps/portal/_s.155/701?l=586/1992%20Sb.)>.
- [5] Zákon č. 16/1993 Sb., o dani silniční, ve znění pozdějších předpisů. Dostupný z WWW: <[http://portal.gov.cz/wps/portal/\\_s.155/701/.cmd/ad/.c/313/.ce/10821/.p/8411/\\_s.155/701?PC\\_8411\\_number1=16/1993&PC\\_8411\\_l=16/1993&PC\\_8411\\_pi=10&PC\\_8411\\_ps=10&#10821](http://portal.gov.cz/wps/portal/_s.155/701/.cmd/ad/.c/313/.ce/10821/.p/8411/_s.155/701?PC_8411_number1=16/1993&PC_8411_l=16/1993&PC_8411_pi=10&PC_8411_ps=10&#10821)>.
- [6] BusinessInfo.cz: *Nulová silniční daň pro CNG vozidla od 1. ledna 2009*. Oficiální portál pro podnikání a export [online]. 2009 [cit. 2009-04-05]. Dostupný z WWW: <<http://www.businessinfo.cz/cz/clanek/dan-silnicni/cpu-nulova-sd-cng-vozidla-od-1-ledna-09/1001648/51784/>>.
- [7] PEKOVÁ, Jitka. *Veřejné finance : Úvod do problematiky*. 4. aktualizované a rozšířené vyd. Praha : ASPI, 2008. 580 s. ISBN 978-80-7357-358-4.
- [8] Zákon č. 235/2004 Sb., o dani z přidané hodnoty, ve znění pozdějších předpisů. Dostupný z WWW: <[http://portal.gov.cz/wps/portal/\\_s.155/701?kam=zakon&c=235/2004](http://portal.gov.cz/wps/portal/_s.155/701?kam=zakon&c=235/2004)>.

- [9] Zákon č. 353/2006 Sb., *o spotřebních daních, ve znění pozdějších předpisů*. Dostupný z WWW: [http://cds.mfcr.cz/cps/rde/xchg/SID-3EA9846B-DF1C1745/cds/xsl/182\\_793.html/papp/cds\\_konzultant/-7aeb8ee8:120b44e79a4:-17a7?init=n&url=353/2003%20Sb.%20%A744&date=-2](http://cds.mfcr.cz/cps/rde/xchg/SID-3EA9846B-DF1C1745/cds/xsl/182_793.html/papp/cds_konzultant/-7aeb8ee8:120b44e79a4:-17a7?init=n&url=353/2003%20Sb.%20%A744&date=-2).
- [10] Zákon č. 634/2004 Sb., *o správních poplatcích, ve znění pozdějších předpisů*. Dostupný z WWW: <http://business.center.cz/business/pravo/zakony/spravni-poplatky/zneni.aspx>.
- [11] Zákon č. 565/1990 Sb., *o místních poplatcích, ve znění pozdějších předpisů*. Dostupný z WWW: [http://cds.mfcr.cz/cps/rde/xchg/SID-3EA9846C-482B7CD0/cds/xsl/dane\\_poplatky\\_2495.html?year=0](http://cds.mfcr.cz/cps/rde/xchg/SID-3EA9846C-482B7CD0/cds/xsl/dane_poplatky_2495.html?year=0).
- [12] Zákon č. 13/1997 Sb. *o pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů*. Dostupný z WWW: [http://portal.gov.cz/wps/portal/\\_s.155/701/.cmd/ad/.c/313/.ce/10821/.p/8411/\\_s.155/701?PC\\_8411\\_number1=13/1997&PC\\_8411\\_l=13/1997&PC\\_8411\\_ps=10#10821](http://portal.gov.cz/wps/portal/_s.155/701/.cmd/ad/.c/313/.ce/10821/.p/8411/_s.155/701?PC_8411_number1=13/1997&PC_8411_l=13/1997&PC_8411_ps=10#10821).
- [13] Vyhláška č.527/2006 Sb., *o užívání zpoplatněných pozemních komunikací*. Dostupný z WWW: [http://portal.gov.cz/wps/portal/\\_s.155/701/.cmd/ad/.c/313/.ce/10821/.p/8411?PC\\_8411\\_l=527/2006&PC\\_8411\\_ps=10#10821](http://portal.gov.cz/wps/portal/_s.155/701/.cmd/ad/.c/313/.ce/10821/.p/8411?PC_8411_l=527/2006&PC_8411_ps=10#10821).
- [14] Nařízení vlády č. 484/2006 Sb., *o výši časových poplatků a o výši sazeb mýtného*. Dostupný z WWW: [http://www.portal.gov.cz/wps/portal/\\_s.155/701/.cmd/ad/.c/313/.ce/10821/.p/8411/\\_s.155/701?PC\\_8411\\_l=484/2006&PC\\_8411\\_ps=10#10821](http://www.portal.gov.cz/wps/portal/_s.155/701/.cmd/ad/.c/313/.ce/10821/.p/8411/_s.155/701?PC_8411_l=484/2006&PC_8411_ps=10#10821).
- [15] Zákon č. 168/1999 Sb., *o pojištění odpovědnosti z provozu vozidla, ve znění pozdějších předpisů*. Dostupný z WWW: [http://portal.gov.cz/wps/portal/\\_s.155/701?kam=zakon&c=168/1999](http://portal.gov.cz/wps/portal/_s.155/701?kam=zakon&c=168/1999).

- [16] Zákon č. 383/2008 Sb., o odpadech. Dostupný z WWW: <[http://portal.gov.cz/wps/portal/\\_s.155/702/.cmd/ad/.c/312/.ce/10822/.p/8412/\\_s.155/702?PC\\_8412\\_p=I&PC\\_8412\\_l=383/2008&PC\\_8412\\_ps=10#10822](http://portal.gov.cz/wps/portal/_s.155/702/.cmd/ad/.c/312/.ce/10822/.p/8412/_s.155/702?PC_8412_p=I&PC_8412_l=383/2008&PC_8412_ps=10#10822)>.
- [17] Zákon č. 261/2007 Sb., o stabilizaci veřejných rozpočtů. Dostupný z WWW: <[http://portal.gov.cz/wps/portal/\\_s.155/701?kam=zakon&c=261/2007](http://portal.gov.cz/wps/portal/_s.155/701?kam=zakon&c=261/2007)>.
- [18] Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2006/38/ES, kterou se mění směrnice 1999/62/ES, o výběru poplatků za užívání určitých pozemních komunikací těžkými nákladními vozidly. Dostupný z WWW: <<http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2006:157:0008:0023:CS:PDF>>.
- [19] Směrnice Rady 2003/96/ES, o zdanění energetických produktů a elektřiny. Dostupný z WWW: <<http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=DD:09:01:32003L0096:CS:PDF>>.
- [20] Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2003/30/ES, o podpoře užívání biopaliv nebo jiných obnovitelných pohonných hmot v dopravě. Dostupný z WWW: <<http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=CELEX:32003L0030:CS:HTML>>.
- [21] MELICHAR, Vlastimil, JEŽEK, Jindřich. *Ekonomika podniku : pro kombinovanou formu studia*. 1. vyd. Pardubice : Univerzita Pardubice, prosinec 2006. 236 s. ISBN 80-7194-916-7.
- [22] ŠIROKÝ, Jan, a kol. *Daňová teorie : s praktickou aplikací*. 2. vyd. Praha : C.H.Beck, 2008. 301 s. ISBN 978-80-7400-005-8.
- [23] DPH vs. Evropská unie . *FLOTILA* [online]. 2007 [cit. 2009-04-15]. Dostupný z WWW: <[http://www.e-flotila.cz/cms/?id=6263&\\_libsetp=55&\\_libsetid=121](http://www.e-flotila.cz/cms/?id=6263&_libsetp=55&_libsetid=121)>.
- [24] *Registrace vozidel* [online]. 2003 , [cit. 2009-04-16]. Dostupný z WWW: <[http://portal.gov.cz/wps/portal/\\_s.155/708?POSTUP\\_ID=521&PRVEK\\_ID=385](http://portal.gov.cz/wps/portal/_s.155/708?POSTUP_ID=521&PRVEK_ID=385)>.



- [25] *Od července se změnila pravidla pro dovoz ojetých vozidel* [online]. 2006 [cit. 2009-04-15]. Dostupný z WWW: <[http://www.mdcz.cz/cs/Media/Tiskove\\_zpravy/zmena\\_dovozu\\_ojetin.htm](http://www.mdcz.cz/cs/Media/Tiskove_zpravy/zmena_dovozu_ojetin.htm)>.
- [26] Zákon č. 383/2008 Sb., o změně zákona o odpadech a některých souvisejících zákonech. Dostupný z WWW: <[http://portal.gov.cz/wps/portal/\\_s.155/702/.cmd/ad/.c/312/.ce/10822/.p/8412/\\_s.155/702?PC\\_8412\\_p=I&PC\\_8412\\_l=383/2008&PC\\_8412\\_ps=10#10822](http://portal.gov.cz/wps/portal/_s.155/702/.cmd/ad/.c/312/.ce/10822/.p/8412/_s.155/702?PC_8412_p=I&PC_8412_l=383/2008&PC_8412_ps=10#10822)>.
- [27] PRŮŠA, Petr. *Celní hospodářství a daňová soustava : pro kombinovanou formu studia*. Pardubice : Univerzita Pardubice, 2006. 100 s. ISBN 80-7194-915-9.
- [28] Zákon č. 246/2008 Sb. o změně zákona o dani silniční. Dostupný z WWW: <[http://portal.gov.cz/wps/portal/\\_s.155/701/.cmd/ad/.c/313/.ce/10821/.p/8411/\\_s.155/701?PC\\_8411\\_number1=246/2008&PC\\_8411\\_p=I&PC\\_8411\\_l=246/2008&PC\\_8411\\_ps=10#10821](http://portal.gov.cz/wps/portal/_s.155/701/.cmd/ad/.c/313/.ce/10821/.p/8411/_s.155/701?PC_8411_number1=246/2008&PC_8411_p=I&PC_8411_l=246/2008&PC_8411_ps=10#10821)>.
- [29] *Czech Republic : Systém dálnic* [online]. 2004 [cit. 2009-04-13]. Dostupný z WWW: <<http://www.czech.cz/cz/ceska-republika/doprava/silnicni-doprava/system-dalnic?i=1>>.
- [30] *Ministerstvo dopravy : Zpoplatnění dálnic a rychlostních silnic* [online]. 2006 [cit. 2009-04-14]. Dostupný z WWW: <[http://www.mdcz.cz/cs/Silnicni\\_doprava/Silnice+dalnice+mosty/Zpoplatneni\\_dalnic\\_a\\_rychlostnich\\_silnic/default.htm](http://www.mdcz.cz/cs/Silnicni_doprava/Silnice+dalnice+mosty/Zpoplatneni_dalnic_a_rychlostnich_silnic/default.htm)>.
- [31] *Dálnice : Vše o historii dálnic* [online]. 2002 , 15.4.2009 [cit. 2009-04-15]. Dostupný z WWW: <<http://www.dalnice.com/doprava/poplatky/znamky.htm>>.
- [32] *Ministerstvo dopravy : Mýtné v ČR* [online]. 2006 [cit. 2009-04-15]. Dostupný z WWW: <[http://www.mdcz.cz/cs/Silnicni\\_doprava/Silnice+dalnice+mosty/mytne/mytne.htm](http://www.mdcz.cz/cs/Silnicni_doprava/Silnice+dalnice+mosty/mytne/mytne.htm)>.

- [33] *MYTO CZ* [online]. 2007 [cit. 2009-04-17]. Dostupný z WWW: <<http://www.premid.cz/index.php?id=59&L=3>>.
- [34] Zákon č. 353/2003 Sb., o spotřebních daních. Dostupný z WWW: <[http://cds.mfcr.cz/cps/rde/xchg/SID-3EA9846B-DF1C1745/cds/xsl/182\\_793.html/papp/cds\\_konzultant/-7aeb8ee8:120b44e79a4:-17a7?init=n&url=353/2003%20Sb.%20%A744&date=-2](http://cds.mfcr.cz/cps/rde/xchg/SID-3EA9846B-DF1C1745/cds/xsl/182_793.html/papp/cds_konzultant/-7aeb8ee8:120b44e79a4:-17a7?init=n&url=353/2003%20Sb.%20%A744&date=-2)>.
- [35] DRAHOTSKÝ, Ivo, ŠARADÍN, Pavel. *Dopravní politika*. 1. vyd. Pardubice : Univerzita Pardubice, 2003. 127 s. ISBN 80-7194-511-0 .
- [36] RADVAN, Michal. *Zdanění majetku v Evropě*. 1. vyd. Praha : C.H. Beck, 2007. 385 s. ISBN 978-80-7179-563-6.
- [37] *TOLL COLLECT : Mýto pro nákladní automobily v Německu* [online]. 2008 [cit. 2009-04-20]. Dostupný z WWW: <[http://www.toll-collect.de/pdf/benutzerinformation/web\\_einfuehrungstex\\_cz.pdf](http://www.toll-collect.de/pdf/benutzerinformation/web_einfuehrungstex_cz.pdf)>.
- [38] *GO MAUTSYSTEM FÜR LKW UND BUS* [online]. 2005 [cit. 2009-05-15]. Dostupný z WWW: <<http://www.go-maut.at/go/Article.asp?ID=346&Navi=3>>.
- [39] *NÁRODNÁ DIAĽNIČNÁ SPOLOČNOSŤ* [online]. 2005 [cit. 2009-05-26]. Dostupný z WWW: <<http://www.ndsas.sk/myto/10804s>>.
- [40] *Motorway : Get off to a good start!* [online]. 2005 [cit. 2009-05-17]. Dostupný z WWW: <[http://www.motorway.hu/engine.aspx?page=vignetten\\_en](http://www.motorway.hu/engine.aspx?page=vignetten_en)>.
- [41] *DKV Česmad s.r.o.* [online]. 2009 , 6.4.2009 [cit. 2009-05-23]. Dostupný z WWW: <[http://www.cesmad.cz/index.php?lang=cze&sid=&pid=dkv\\_mytn\\_e\\_fran](http://www.cesmad.cz/index.php?lang=cze&sid=&pid=dkv_mytn_e_fran)>.
- [42] *DARS : Povezujemo Slovenijo* [online]. 2007 [cit. 2009-05-19]. Dostupný z WWW: <[http://www.dars.si/Dokumenti/Cestnina/Nacini\\_placevanja\\_cestnine/Vozila\\_pod\\_350\\_0\\_kg\\_225.aspx](http://www.dars.si/Dokumenti/Cestnina/Nacini_placevanja_cestnine/Vozila_pod_350_0_kg_225.aspx)>.

- [43] *M6TOLL* [online]. 2007 [cit. 2009-05-24]. Dostupný z WWW: <<http://www.m6toll.co.uk/using/default.asp?mainmenuid=2>>.
- [44] *Transport for London : Transport for London Paying the Congestion Charge* [online]. 2007 [cit. 2009-05-25]. Dostupný z WWW: <<https://www.tfl.gov.uk/tfl/roadusers/congestioncharging/default.aspx>>.
- [45] ZELENÝ, Lubomír. *Mýtné ve Stockholmu*. Doprava a silnice. 2007, č. 7, s. 94-95.
- [46] *Öresundsbron* [online]. 2007 [cit. 2009-05-24]. Dostupný z WWW: <<http://www.oresundsbron.com/frontpage/?lang=1&area=bron>>.
- [47] *TÜV SÜD : Mehr Sicherheit. Mehr Wert.* [online]. 2007 [cit. 2009-05-24]. Dostupný z WWW: <[http://www.tuev-sued.de/auto\\_fahrzeuge/feinstaubplakette/feinstaubplakette\\_ausland/tschechien](http://www.tuev-sued.de/auto_fahrzeuge/feinstaubplakette/feinstaubplakette_ausland/tschechien)>.
- [48] Dopravní výbor podpořil návrh směrnice o euroviněť. *Dopravní noviny : týdeník pro dopravu a logistiku* [online]. 2009, roč. 8 [cit. 2009-05-24]. Dostupný z WWW: <<http://www.dnoviny.cz/Dopravni-politika/Dopravni-vybor-podporil-navrh-smernice-o-eurovinete-3971/>>.
- [49] *Europa : Portál Evropské unie* [online]. 2004 [cit. 2009-05-25]. EXCISE DUTY TABLES. Dostupný z WWW: <[http://ec.europa.eu/taxation\\_customs/resources/documents/taxation/excise\\_duties/energy\\_products/rates/excise\\_duties-part\\_II\\_energy\\_products-en.pdf](http://ec.europa.eu/taxation_customs/resources/documents/taxation/excise_duties/energy_products/rates/excise_duties-part_II_energy_products-en.pdf)>.

## Seznam tabulek

Tabulka č. 1: Sazby za zápis do registru vozidel.....	25
Tabulka č. 2: Příklad pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem vozidla.....	27
Tabulka č. 3: Vývoj cen dálničních kupónů.....	32
Tabulka č. 4: Platnost dálničních známek a vzory kupónů (včetně cen) pro rok 2009 .....	32
Tabulka č. 5: Sazby mýtného pro dálnice a rychlostní komunikace .....	34
Tabulka č. 6: Sazby mýtného pro silnice I. třídy .....	34
Tabulka č. 7: Sazby spotřebních daní z minerálních olejů.....	37
Tabulka č. 8: Způsoby zdanění motorových vozidel v zemích EU.....	39
Tabulka č. 9: Sazby mýtného v Německu.....	43
Tabulka č. 10: Sazby mýtného v Rakousku .....	44
Tabulka č. 11: Ceny dálničních kupónů (Rakousko) v roce 2009.....	44
Tabulka č. 12: Ceny dálničních kupónů (Slovensko) v roce 2009.....	45
Tabulka č. 13: Ceny e-viněty v Maďarsku pro rok 2009 (v HUF) včetně daně.....	46
Tabulka č. 14: Ceny dálničních kupónů (Slovensko) v roce 2009.....	47
Tabulka č. 15: Sazby za užití dálničních cest (Velká Británie) v roce 2009.....	48
Tabulka č. 16: Sazby mýtného ve Stockholmu .....	49
Tabulka č. 17: Sazby za průjezd Öresund Bridge (hotovostní platba) v roce 2009 .....	50
Tabulka č. 18: Přehled zpoplatnění v zemích EU.....	53

## Seznam obrázků

Obrázek č. 1: Základní výčet pojišťoven .....	27
Obrázek č. 2: Síť zpoplatněných komunikací (časové zpoplatnění) .....	30
Obrázek č. 3: Mýtné brány .....	33
Obrázek č. 4: Dopravní značení zpoplatněných komunikací .....	34
Obrázek č. 5: Jednotka PREMID .....	35
Obrázek č. 6: Síť zpoplatněných komunikací (výkonové zpoplatnění) .....	36
Obrázek č. 7: Automatické zaúčtování pomocí palubního přístroje .....	42
Obrázek č. 8: Klasifikace vozidel (Velká Británie) .....	47
Obrázek č. 9: Oresundbron (mapa) .....	50
Obrázek č. 10: Značení vjezdu do ekologické zóny s dodatkovou tabulkou (Berlín) .....	51
Obrázek č. 11: Bezolovnatý benzín .....	58

## Seznam zkratek

CNG	Stlačený zemní plyn pro pohon automobilů
CO <sub>2</sub>	Oxid uhličitý
ČR	Česká republika
DPH	Daň z přidané hodnoty
ES	Evropské společenství
EU	Evropská unie
HDP	Hrubý domácí produkt
SFDI	Státní fond dopravní infrastruktury
ZTP	Zvlášť těžké postižení
ZTP/P	Zvlášť těžké postižení / s potřebou průvodce

## Seznam příloh

Příloha č. 1: Minimální úrovně zdanění uplatnitelné na pohonné hmoty .....	72
Příloha č. 2: Rozdělení vozidel do skupin podle úrovně emisí (popř. stáří vozidla) .....	73

## Minimální úrovně zdanění uplatnitelné na pohonné hmoty

	1. ledna 2004	1. ledna 2010
Olovnatý benzín (v eurech na 1 000 l) Kódy KN 2710 11 31, 2710 11 51 a 2710 11 59	421	421
Bezolovnatý benzín (v eurech na 1 000 l) Kódy KN 2710 11 31, 2710 11 41, 2710 11 45 a 2710 11 49	359	359
Plynový olej (v eurech na 1 000 l) Kódy KN 2710 19 41 až 2710 19 49	302	330
Petrolej (v eurech na 1 000 l) Kódy KN 2710 19 21 a 2710 19 25	302	330
Zkapalnělý plyn (LPG) (v eurech na 1 000 l) Kódy KN 2711 12 11 až 2711 19 00	125	125
Zemní plyn (v eurech na gigajoule spalného tepla) Kódy KN 2711 11 00 a 2711 21 00	2,6	2,6

**Zdroj:** Směrnice 2003/96/ES



## Rozdělení vozidel do skupin podle úrovně emisí (popř. stáří vozidla)

Třída Euro	Skupina podle úrovně škodlivin	První registrace osobního automobilu	První registrace nákladního automobilu	Známka
<b>Diesel</b>				
<b>Euro 1 nebo starší</b>	1	před 01.01.1997	před 01.10.96	žádná
<b>Euro 2</b>	2	od 01.01.1997 do 31.12.2000	od 01.10.96 do 30.09.2001	červená
<b>Euro 3</b>	3	od 01.01.2001 do 31.12.2005	od 01.10.2001 do 30.09.2006	žlutá
<b>Euro 4</b>	4	od 01.01.2006	od 01.01.2006	zelená
<b>Benzinový motor</b>				
<b>Před Euro 1 (bez katalyzátoru)</b>	1	před 01.01.1993	žádná	žádná
<b>Euro 1 a lepší</b>	4	od 01.01.1993	zelená	zelená

Zdroj: TUV SÚD