

Univerzita Pardubice
Dopravní Fakulta Jana Pernera

Fiskální zatížení silniční dopravy v ČR a v jiných zemích
Roman Michek

Bakalářská práce

2010

ZADÁNÍ BAKALÁŘSKÉ PRÁCE

(PROJEKTU, UMĚLECKÉHO DÍLA, UMĚLECKÉHO VÝKONU)

Jméno a příjmení: **Roman MICHEK**
Osobní číslo: **D07153**
Studijní program: **B3709 Dopravní technologie a spoje**
Studijní obor: **Dopravní management, marketing a logistika**
Název tématu: **Fiskální zatížení silniční dopravy v ČR a v jiných zemích**
Zadávací katedra: **Katedra dopravního managementu, marketingu a logistiky**

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

Úvod

1. Analýza fiskálního zatížení silniční dopravy v ČR
2. Rozbor zpoplatnění silniční dopravy v zahraničí
3. Posouzení možných úprav ve fiskálním zatížení silniční dopravy a dopady takovýchto opatření
4. Syntéza získaných údajů

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: **30. listopadu 2009**
Termín odevzdání bakalářské práce: **31. května 2010**



prof. Ing. Bohumil Culek, CSc.
děkan

L.S.



prof. Ing. Vlastimil Melichar, CSc.
vedoucí katedry

V Pardubicích dne 30. listopadu 2009

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 26. 5. 2010

Roman Michek

Poděkování

Rád bych poděkoval doc. Ing. Ivu Drahotskému, Ph.D. za poskytnuté rady a informace, které jsem využil při vypracování bakalářské práce.

ANOTACE

Bakalářská práce se zabývá tématem zpoplatnění dopravy v České republice a v jiných zemích. V práci jsou uvedeny způsoby zdanění motorových vozidel a užívání silniční infrastruktury, jejich porovnání a návrh změny zpoplatnění silniční dopravy v České republice. Návrh počítá se zpoplatněním dopravní infrastruktury pomocí mýtného pro všechny uživatele dopravy. Výše poplatků bere v úvahu několik nových parametrů, např. emisní třídu vozidla, ujetou vzdálenost a také denní dobu u nákladních vozidel, kdy vozidlo využívá pozemních komunikací.

KLÍČOVÁ SLOVA

silniční doprava, fiskální zatížení, daně, poplatky

TITLE

Fiscal load of road transport in The Czech Republic and other countries

ANNOTATION

The bachelor thesis deals with charging the transport in The Czech Republic and other countries. The paper mentions the methods of taxation for motor vehicles and the use of road infrastructure, their comparison and the proposal to change road charging in The Czech Republic. This proposal involves the charging of transport infrastructure introducing the toll for all transport users. The amount of fees takes into account several new parameters such as vehicle emission classes, the distance traveled and also time of day the trucks, use the roads.

KEYWORDS

road transport, fiscal load, taxation, charges

Obsah

Úvod	9
1 Analýza fiskálního zatížení silniční dopravy v ČR	11
1.1 Dopravní politika ČR	12
1.2 Přímé daně	14
1.2.1 Daň z příjmů	14
1.2.2 Daň silniční	16
1.3 Nepřímé daně	18
1.3.1 Daň z přidané hodnoty	19
1.3.2 Spotřební daň	21
1.4 Poplatky	22
1.4.1 Zákon o správních poplatcích	22
1.4.2 Zákon o místních poplatcích	24
1.5 Pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem vozidla	25
1.6 Zákon o pozemních komunikacích	27
1.6.1 Zpoplatnění dálnic a rychlostních silnic	27
1.7 Ekologická daň	32
2 Rozbor zpoplatnění silniční dopravy v zahraničí	34
2.1 Směrnice Evropského parlamentu a Rady	34
2.1.1 Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2006/38/ES o výběru poplatků za užívání určitých pozemních komunikací těžkými nákladními vozidly	34
2.1.2 Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2003/96/ES o zdanění energetických produktů a elektřiny	35
2.2 Zpoplatnění motorových vozidel	35
2.2.1 Nizozemsko [20]	37
2.3 Zpoplatnění silniční sítě	38
2.3.1 Nizozemsko	38
2.3.2 Dánsko	39
2.3.3 Francie	40
2.3.4 Itálie	40
2.3.5 Německo	41

2.3.6	Rakousko	41
2.3.7	Slovinsko	43
2.3.8	Švédsko.....	44
2.4	Pohonné hmoty	45
2.5	Daň z příjmů	46
2.6	Daň z přidané hodnoty.....	47
3	Posouzení možných úprav ve fiskálním zatížení silniční dopravy a dopady takovýchto opatření	49
4	Syntéza získaných údajů.....	52
4.1	Zpoplatnění motorových vozidel.....	52
4.2	Zpoplatnění silniční sítě	52
4.3	Pohonné hmoty	54
	Závěr.....	56
	Použitá literatura.....	57
	Seznam tabulek.....	60
	Seznam obrázků.....	61
	Seznam zkratk.....	62
	Seznam příloh.....	63

Úvod

Doprava v současné době představuje jedno z nejdůležitějších odvětví celého národního hospodářství. Bez dopravy si dnešní svět nedokážeme představit a využíváme ho dennodenně, což sebou samozřejmě nese velký objem financí, který se v dopravě točí a který tak velkým dílem přispívá do HDP.

V ČR je nejrozšířenější dopravou vzhledem ke geografickým podmínkám doprava silniční. Je to způsobeno především menší rozlohou našeho státu. Silniční doprava je totiž na krátké vzdálenosti jak nejlevnější, tak i nejrychlejší. Ostatní druhy dopravy se poté využívají v našich podmínkách v daleko menší míře. Dalším důvodem, proč je využívána hlavně silniční doprava, je její mobilita a hustota sítě. Právě hustota poskytuje možnost přepravit cokoli až na místo určení. Další výhodou je, že na rozdíl například od železniční dopravy je ta silniční velmi operativní. Znamená to, že je kdykoliv možné změnit trasu dopravy a rychle reagovat na aktuální problém na původní trase.

Samozřejmě silniční doprava nenabízí pouze pozitiva, ale má i své záporné stránky. K největším negativům patří stav silniční sítě, kterou je potřeba obnovovat. Díky velkému přírůstku množství dopravních prostředků roste také zatížení životního prostředí a také nehodovost a s tím spojené újmy na životech lidí. Nárůst dopravy v posledních letech nemá za následek pouze doprava vnitrostátní, ale zvyšují se i objemy přeprav mezinárodních, což je způsobeno hlavně geografickou polohou České republiky ve střední Evropě.

Aby mohlo docházet k obnově silniční sítě a ke zkvalitňování silniční dopravy, je potřeba získat na ně finanční prostředky. Zdroje pro velkou část z nich by měly být získávány za užívání samotných silnic, proto je zaváděno zpoplatnění za používání silničních komunikací, a to nejen v ČR, ale v celé Evropě.

V současné době jsou v ČR zpoplatněny dálnice a rychlostní silnice. V ostatních zemích Evropy je zpoplatnění pozemních komunikací různorodé a velmi se liší. V některých zemích se poplatky za přímé užívání komunikací vůbec neplatí. Jednotlivé sazby daní a poplatků jsou závislé na užitečné hmotnosti vozidla, výkonu motoru, počtu náprav vozidla, na plnění ekologických norem EURO a dalších parametrech. Jednotlivé daně a poplatky jsou také odlišné podle potřeby, pro jakou je doprava vykonávána.

Někdo vykonává dopravu pro vlastní účely (např. jako dopravu do zaměstnání) a někdo provozuje dopravu jako služby pro druhé s cílem dosažení zisku z této činnosti.

Práce nabízí analýzu současného stavu fiskálního zatížení silniční dopravy, které vychází ze zákonů ČR, a analýzu daní a poplatků v dalších zemích Evropy. Součástí práce je také srovnání sazeb ČR a ostatních zemí. V práci je také návrh řešení, jak optimalizovat systém výběru daní vzhledem k výkonům v dopravě a vzhledem k legislativě v ČR.

1 Analýza fiskálního zatížení silniční dopravy v ČR

Na úvod je nutné si vysvětlit základní pojmy, které se v práci často opakují a jsou důležité pro pochopení celé problematiky. Některé pojmy jsou známé, některé si třeba vysvětlit už všichni nedokážeme.

Fiskální

Slovo „fiskální“ nám říká, že se jedná o finance státu, kterými stát zasahuje do národní ekonomiky. Stát může pomocí fiskálních funkcí řídit národní hospodářství. Fiskální funkce patří mezi základní funkce státu. Dalšími funkcemi státu jsou alokační, redistribuční a stabilizační funkce. Mezi statky, jejichž produkce je hrazena z veřejných rozpočtů, patří také náklady na udržování a obnovu komunikací.

Např. doc. Ing. Jaroslav Pilný, CSc. definuje pojem fiskální v knize Veřejné finance následovně.

„Fiskus znamená státní pokladna a pojem fiskální znamená, že jde o státní finance, resp. o zasahování státu do národní ekonomiky prostřednictvím státních financí, resp. o promítnutí státních aktivit do veřejných financí. Podstatou fiskálního působení státu je:

- odčerpávání určitých finančních prostředků ve formě vybírání daní a poplatků,
- vydávání určitého množství finančních prostředků z veřejných rozpočtů na financování produkce stanovených druhů veřejných statků,
- ovlivňování proporcí mezi soukromým a veřejným sektorem.“ [1, s. 15]

Daně a poplatky

„Daň je povinná, zákonem stanovená dávka vybíraná od fyzických a právnických osob a převáděná do veřejného (zpravidla státního, krajského nebo municipálního) rozpočtu. Daň je platba, která není účelová a neekvivalentní tzn., že zaplacení určité daně nezakládá nárok na jakékoliv konkrétní plnění ze strany státu jako výběrčího daně. Platby některých druhů daní se pravidelně opakují v určitých intervalech (každý rok, každé pololetí, čtvrtletí, měsíc) nebo za stejných okolností (např. při prodeji nemovitosti, aj.).“ [1, s. 141]

Daně se dělí na přímé a nepřímé. Daně přímé jsou adresné a nepřenositelné na jiný subjekt. Mezi přímé daně patří například daně z příjmu fyzických a právnických osob, daně majetkové, paušální a další. Mezi nepřímé daně řadíme například spotřební daně a daň z přidané hodnoty. „Nepřímé daně daňový poplatník neplatí přímo ze svého dříve získaného důchodu. Daň je přenesena do ceny nakupovaných statků (zboží), čímž se zvýší cena za zboží, kterou daňový poplatník musí zaplatit, pokud chce příslušné zboží získat. Tuto daň neplatí daňový poplatník přímo finančnímu úřadu, ale daň platí tzv. plátce daně (výrobce nebo prodejce) na základě stanovených pravidel.“ [1, s. 148]

Poplatky jsou jednorázové platby za určité služby. Poplatky se platí například za vydání různých povolení, živnostenského listu, koncese, různých osvědčení, za vstupné a mnoho dalších. Poplatky se dělí na správní, místní, sankční, celní, soudní a ostatní. Největší význam mají poplatky správní a místní, z kterých plyne do veřejných rozpočtů nejvíce peněžních prostředků.

Kombinovaná doprava

Kombinovaná doprava je přeprava zboží, při níž je využito k přepravě zboží v přepravní jednotce, nákladním automobilem či přívěsu, železniční nebo vodní dopravy a při níž na počáteční nebo konečný úsek je využita přeprava po pozemní komunikaci.

1.1 Dopravní politika ČR

Dopravní politika státu se odvíjí především od geografické polohy. Díky poloze ČR ve střední Evropě se v našem státu nachází řada důležitých dopravních komunikací a uzlů.

Pro dopravu je důležité kvalitní propojení s evropskou dopravní sítí, neustále zvyšování bezpečnosti dopravy a její spolehlivosti. V poslední době se také klade čím dál tím větší důraz na ekologii, proto je potřeba eliminovat všechny negativní dopady dopravy na životní prostředí. Téměř samozřejmostí v osobní dopravě je už také zlepšování mobility pro občany se sníženou schopností pohybu, proto se stále více objevují nízkopodlažní autobusy, některé autobusy mají i samozdvíhací rampy.

„Dopravní politika musí brát ohled na změnu cen vstupů, snížení poptávky po přepravě, která klesá jak v nákladní, tak i osobní dopravě. Dále se musí brát ohled na postupné zhoršování technického stavu dopravní infrastruktury.“ [2, s. 46]

Do silniční dopravy je investováno nejvíce finančních prostředků ze všech druhů dopravy. Podle odhadů se jedná o více než 60 % investic. Například do železniční dopravy je to přibližně jen 30 %. Díky rozloze našeho státu je to logické. Doprava se u nás převážně provádí na krátké vzdálenosti a na nich je nejlevnější právě doprava silniční, proto je potřeba do jejího rozvoje investovat nejvíce prostředků.

V roce 2008 bylo z hlediska nákladů na opravu a údržbu dopravní infrastruktury v silniční dopravě investováno přes 15,2 miliardy Kč. Celkové investiční výdaje do dopravní infrastruktury silniční dopravy činily 50,9 miliardy Kč.

Tabulka 1 Celkové investiční výdaje do dopravní infrastruktury (mil. Kč)

Druh infrastruktury	2000	2004	2005	2006	2007	2008
Železniční	13 200,3	13 136,6	14 428,1	13 177,5	17 002,5	30 379,0
Silniční ¹⁾	10 988,0	32 901,8	42 137,0	42 267,5	41 460,6	50 962,0
Vnitrozemské vodní cesty	402,2	367,4	303,0	526,7	389,7	538,4
Letecká	992,8	4 803,2	7 045,4	2 013,8	2 137,0	8 108,3
Potrubní	399,2	506,3	164,3	709,7	801,1	433,4
Celkem	25 982,5	51 715,4	64 077,7	58 695,2	61 790,9	90 421,1

Zdroj: MD ČR

Tabulka 2 Celkové výdaje na opravy a údržbu dopravní infrastruktury (mil. Kč)

Druh infrastruktury	2000	2004	2005	2006	2007	2008
Železniční ¹⁾	9 134,7	6 798,0	7 023,6	7 254,8	7 016,8	8 816,4
Silniční ²⁾	7 209,0	9 461,5	10 435,7	15 423,2	16 369,5	15 257,2
Vnitrozemské vodní cesty	153,0	334,4	66,0	29,0	79,4	47,6
Letecká	455,8	436,5	431,2	231,5	362,1	308,1
Potrubní	47,3	34,3	40,1	39,9	42,5	40,6
Celkem	16 999,8	17 064,7	17 996,7	22 978,4	23 870,3	24 469,9

Zdroj: MD ČR

Oprava a údržba dopravní infrastruktury je financována nejen ze státního rozpočtu, ale i z jiných zdrojů. Tyto zdroje se dělí do následujících skupin.

a) Veřejné zdroje

Veřejné zdroje se dělí na domácí, mezi které patří státní rozpočet, Státní fond dopravní infrastruktury a rozpočty krajů s podporou státního rozpočtu, a zahraniční, kam se řadí prostředky z podpůrných fondů a programů. Od vstupu do Evropské unie tvoří velkou část dotace z fondů EU.

b) Alternativní zdroje

Mezi alternativní zdroje patří úvěry od domácích a zahraničních bank nebo od nadnárodních finančních institucí, vybírání přímých poplatků za použití dopravní infrastruktury (např. dálniční poplatky) a financování za účasti soukromého kapitálu.

„Významný podíl na financování dopravy má tedy veřejný sektor. Stát či nižší úrovně vlád zajišťují dopravní obslužnost území, kterou by soukromý sektor nezajišťoval z důvodu nedosahování dostatečného zisku. Dopravní obslužnost je chápána jako nezbytná služba zejména při dopravě dětí do škol, občanů k lékaři či při plnění úředních povinností. Svým charakterem, ekonomickým a sociálním významem doprava vyžaduje potřebu zásahu veřejných orgánů nejčastěji v podobě dotací, regulace cen jízdného a budování potřebné infrastruktury.“ [2, s. 49]

Tabulka 3 Investiční výdaje do dopravní infrastruktury z rozpočtu MD a ze SFDI (mil. Kč)

<i>Druh infrastruktury</i>	2000	2004	2005	2006	2007	2008
Železniční- MD	3 813,4	418,9	62,4	0,0	0,0	0,0
Železniční- SFDI	1 460,8	10 726,7	13 336,3	13 221,0	16 259,9	25 123,7
Silniční- MD	4 153,0	6 703,8	15 554,0	5 916,9	3 300,0	4 840,0
Silniční- SFDI	2 774,9	23 336,7	24 049,9	29 111,2	35 785,8	44 768,4
Vnitrozemské vodní cesty - MD	93,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Vnitrozemské vodní cesty - SFDI	161,8	312,0	302,2	524,5	389,7	538,4
Letecká- MD	200,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Celkem- MD	8 259,4	7 122,7	15 616,4	5 916,9	3 300,0	4 840,0
Celkem- SFDI	4 397,5	34 375,4	37 688,4	42 856,7	52 435,4	70 430,5

Zdroj: MD ČR

1.2 Přímé daně

„Přímé daně jsou zdaněním příjmu (důchodu) nebo majetku poplatníka. Jsou odváděny příslušnému finančnímu úřadu na základě písemného daňového priznání poplatníka.“ [3]

Jsou to tedy daně adresné a lze je dělit do dvou skupin – daně důchodové a daně majetkové. Vzhledem k daňovému zatížení silniční dopravy v ČR nás budou zajímat především daň z příjmů fyzických osob a právnických osob (důchodové daně) a daň silniční (majetková daň).

1.2.1 Daň z příjmů

Daň z příjmů je upravena v zákoně č. 586/1992 Sb. o daních z příjmů. K tomuto zákonu byla ještě vydána prováděcí vyhláška č. 146/1993 Sb.

Základem daně z příjmů je rozdíl mezi zdanitelnými příjmy a daňovými výdaji. Daň z příjmů je tedy, zjednodušeně řečeno, daň ze zisku.

Daň z příjmů fyzických osob

„Poplatníkem daně z příjmů fyzických osob jsou fyzické osoby. Vymezení fyzické osoby vychází z obecné úpravy provedené v občanském zákoníku.

Poplatníky dle zákona jsou:

- poplatníci, kteří mají tzv. neomezenou daňovou povinnost. To jsou ti, kteří mají na území České republiky bydliště nebo se zde obvykle zdržují, to je případ, kdy na tomto území pobývají alespoň 183 dnů v příslušném kalendářním roce. Neomezená daňová povinnost znamená, že se vztahuje jak na příjmy dosažené v na území v České republice, tak i na příjmy dosažené v zahraničí.

- poplatníci, kteří mají tzv. omezenou daňovou povinnost. To jsou poplatníci neuvedeni výše, včetně těch, o kterých to stanoví mezinárodní smlouva. Omezená daňová povinnost se vztahuje pouze na příjmy dosažené ze zdrojů na území České republiky.“ [4, s. 25]

„Předmět daně z příjmů fyzických osob je v zákoně členěn do 5 částí. Jsou to:

- příjmy ze závislé činnosti a funkčních požitků,
- příjmy z podnikání a z jiné samostatné výdělečné činnosti,
- příjmy z kapitálového majetku,
- příjmy pronájmu,
- ostatní příjmy.“ [4, s. 26]

Daň z příjmů právnických osob

„Poplatníci, kteří mají na území České republiky své sídlo nebo místo svého vedení, kterým se rozumí adresa místa, ze kterého je poplatník řízen (dále jen "sídlo"), mají daňovou povinnost, která se vztahuje jak na příjmy plynoucí ze zdroje 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. Od daně jsou osvobozena veřejná nezisková ústavní zdravotnická zařízení zřízená podle zvláštního právního předpisu.“ [5]

„Obecně jsou předmětem daně příjmy (výnosy) z veškeré činnosti a z nakládání s veškerým majetkem. U právnických osob, které nejsou zřízeny za účelem podnikání, nejsou předmětem daně příjmy vyplývající z jejich poslání, pokud výdaje na zajištění této činnosti jsou vyšší než příjmy.“ [6, s. 71]

Daně z příjmů jsou tedy tvořeny z rozdílu mezi výnosy a náklady. Z pohledu silniční dopravy se tak mohou na zisku a tím i na výši daně podílet výnosy (např. poskytnuté přepravní služby) a náklady (využití přepravních služeb), pokud jsou dle předpisů daňově uznatelné.

1.2.2 Daň silniční

Daň silniční je upravena v zákoně č. 16/1993 Sb. o dani silniční. Jelikož je předmětem daně silniční vozidlo, tedy majetek, jedná se o majetkovou daň.

Předmět daně

„Předmětem daně silniční (dále jen "daň") jsou silniční motorová vozidla a jejich přípojná vozidla registrovaná a provozovaná v České republice, jsou-li používána k podnikání nebo k jiné samostatné výdělečné činnosti nebo jsou používána v přímé souvislosti s podnikáním anebo k činnostem, z nichž plynoucí příjmy jsou předmětem daně z příjmů u subjektů nezaložených za účelem podnikání podle zvláštního právního předpisu. Bez ohledu na to, zda jsou používána k podnikání, jsou předmětem daně vozidla s největší povolenou hmotností nad 3,5 tuny určená výlučně k přepravě nákladů a registrovaná v České republice.

Předmětem daně nejsou:

- a) speciální pásové automobily a ostatní vozidla podle zvláštního právního předpisu, jakož i zemědělské a lesnické traktory a jejich přípojná vozidla a další zvláštní vozidla podle zvláštního právního předpisu,
- b) vozidla, kterým byla přidělena zvláštní registrační značka.“ [7]

Osvobození od daně

Některé druhy vozidel jsou osvobozeny od daňové povinnosti. Jedná se hlavně o vozidla s méně než čtyřmi koly (kategorie L) a jejich přípojná vozidla, dále pak vozidla zabezpečující linkovou osobní vnitrostátní přepravu za předpokladu, že ujedou pro tento účel více než 80 % kilometrů z celkového počtu kilometrů jimi ujetých ve zdaňovacím období. Jak je zvykem po celé Evropě, tak jsou od daně také osvobozena vozidla složek integrovaného záchranného systému (hasiči, zdravotníci a policisté). Od daně jsou osvobozena i další vozidla, jejich přehled je uveden v zákoně o silniční dani.

Poplatník daně

„Poplatníkem daně je fyzická nebo právnická osoba, která je provozovatelem vozidla registrovaného v České republice v registru vozidel a je zapsána v technickém průkazu, anebo užívá vozidlo, v jehož technickém průkazu je zapsána jako provozovatel osoba, která zemřela, zanikla nebo byla zrušena, anebo vozidlo, jehož držitel je odhlášen z registru vozidel.

Poplatníkem daně je rovněž zaměstnavatel, pokud vyplácí cestovní náhrady svému zaměstnanci za použití osobního automobilu nebo jeho přípojného vozidla, pokud daňová povinnost nevznikla již provozovateli vozidla. Pokud je u vozidla poplatníků více, platí daň společně a nerozdílně.“ [7]

Základ daně

Základem daně je

- a) u osobních automobilů zdvihový objem motoru v cm^3 (s výjimkou osobních automobilů na elektrický pohon),
- b) u návěsů součet největších povolených hmotností na nápravy v tunách a počet náprav,
- c) u ostatních vozidel největší povolená hmotnost v tunách a počet náprav.

Sazby daně

Sazby silniční daně se platí ročně. Roční sazba daně ze základu daně činí u osobních automobilů od 1 200 Kč pro automobily se zdvihovým objemem motoru do 800 cm^3 až do 4 200 Kč pro automobily se zdvihovým objemem motoru nad 3000 cm^3 .

Roční sazba daně pro ostatní vozidla a návěsy ze základu daně se pohybuje v rozmezí od 1 800 Kč pro jednonápravová vozidla s přípustnou hmotností do 1 tuny až do 44 100 Kč, což je sazba daně pro vozidla s minimálně čtyřmi nápravami a s přípustnou hmotností přes 36 tun.

Kompletní přehled sazeb pro osobní automobily, návěsy a osobní automobily naleznete v příloze č. 1 Roční sazby silniční daně v ČR.

Sazby daně se u vozidel mohou také snížit. Sazba je snížena například u vozidel, která jsou “mladší“ než 3 roky, tzn. že jsou registrována před méně než touto dobou. Toto snížení daně je celkem výrazné, je to 48 %. Důvod, proč je toto snížení daně zavedené, je ten, že je snaha motivovat a nutit lidi kupovat nová vozidla, což přinese nejen větší finanční prostředky státu, ale nová vozidla jsou také šetrnější z životního prostředí. Snížení daně se dále vztahuje na vozidla, která byla registrována před více než 3 roky a méně než 6 roky. Na tato vozidla se snižuje sazba o 40 %. Naopak u vozidel registrovaných poprvé v České republice nebo v zahraničí do 31. prosince 1989 se sazba daně zvyšuje o 25 %.

Daňová povinnost

„U vozidel vzniká daňová povinnost počínaje kalendářním měsícem, v němž bylo vozidlo registrováno. Poplatníci daně z těchto vozidel podávají daňové přiznání u místně příslušného správce daně.

Poplatník daně je povinen platit zálohy na daň, které jsou splatné do 15. dubna, 15. července, 15. října a 15. prosince. Zálohy na daň se vypočtou ve výši 1/12 příslušné roční sazby daně za každý kalendářní měsíc, ve kterém u vozidla trvala, vznikla nebo zanikla daňová povinnost v rozhodném období. Poplatník daně, je-li provozovatelem vozidla se sníženou sazbou, platí pouze jednu zálohu na daň nejméně ve výši 70 % roční daňové povinnosti nejpozději do 15. prosince zdaňovacího období.“ [7]

Sleva na dani

V souvislosti s přepravou nákladů jsou udělovány slevy na dani. Tyto slevy platí pro vozidla používané výlučně k přepravě v počátečním nebo konečném úseku kombinované dopravy a sleva na dani činí 100 %.

Dále jsou slevy uplatňovány na vozidla, která uskuteční v kombinované dopravě ve zdaňovacím období (hospodářský rok) určitý počet jízd. Dle počtu jízd je výše slevy následující:

- 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,
- od 31 do 60 jízd činí sleva 25 % daně.

Daňové přiznání

Pokud poplatníkovi vzniká daňová povinnost, je povinen podat daňové přiznání. Toto přiznání je nutné podat nejpozději do 31. ledna kalendářního roku následujícího po uplynutí zdaňovacího období. V přiznání se uvádějí i vozidla od daně osvobozená, kromě vozidel kategorie L. Poplatník si sám daň vypočítá a zaplatí ji správci daně. Poplatníci daně, kteří provozují vozidlo se sníženou sazbou, nepodávají daňové přiznání, nemají-li daňovou povinnost u dalšího vozidla.

1.3 Nepřímé daně

„Nepřímé daně jsou zdaněním prodeje zboží (statky a služby) a přiznává je a odvádí je finančnímu úřadu plátce této daně (prodávající, který prodal zboží). Nepřímými jsou nazývány proto, že daň je hrazena z kapsy kupujícího (část ceny zboží), ovšem kupující nepodává žádné daňové přiznání a většinou ani nevnímá, že nějakou daň platí.“ [3]

V naší problematice nás bude zajímat daň z přidané hodnoty a daň spotřební, která je zaměřena na pohonné hmoty.

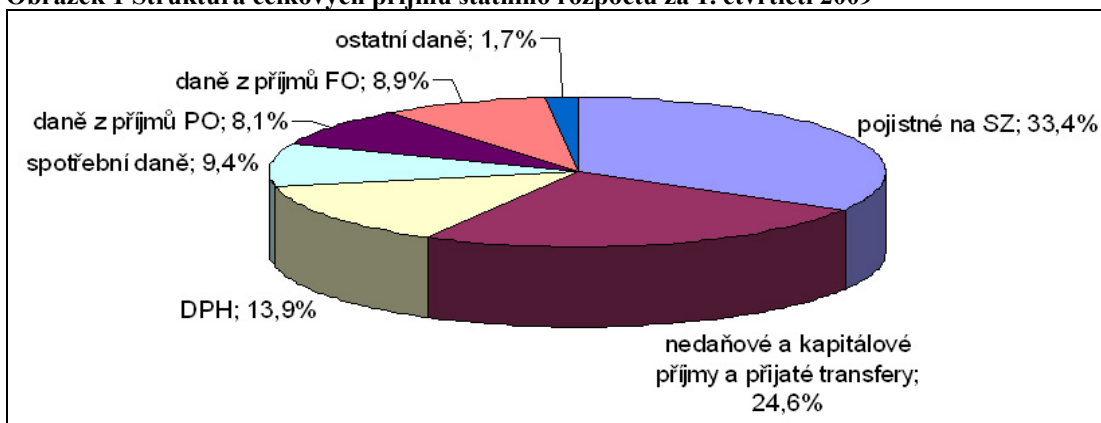
1.3.1 Daň z přidané hodnoty

Daň je upravena v zákoně č. 235/2004 Sb. o dani z přidané hodnoty. Od vydání zákona proběhlo několik novel. Poslední vstoupila v účinnost 1. 1. 2010.

„Daň z přidané hodnoty je všeobecnou spotřební daní, kterou platí každý plátce ze svého obratu, ale pouze za tu část, která je nově vytvořenou – tedy přidanou hodnotou. To znamená, že hodnota vstupů se nezahrnuje do základu daně. Podíl daně je vždy stejný a nezávisí na počtu subjektů, které se na tvorbě a oběhu hodnot podílejí.“ [6]

DPH se nevztahuje pouze na zboží (nákup vozidla, pohonných hmot atd.), ale předmětem daně jsou i služby (přeprava – přepravné).

Obrázek 1 Struktura celkových příjmů státního rozpočtu za 1. čtvrtletí 2009



Zdroj: MF ČR

Jak je vidět na obrázku 1, je DPH velmi důležitým příjmem státního rozpočtu. Za celý rok 2009 šlo do státního rozpočtu jako příjem z DPH 176,7 mld. Kč.

Předmět daně

Předmětem daně je dodání zboží a poskytnutí služby za úplatu. Jednoduše řečeno, pokud si koupíte nějaké zboží (a nejste plátce daně), tak musíte v rámci ceny zboží zaplatit daň z přidané hodnoty.

Osoby povinné k dani

„Osoba povinná k dani je fyzická nebo právnická osoba, která samostatně uskutečňuje ekonomické činnosti. Osobou povinnou k dani je i právnická osoba, která nebyla založena nebo zřízena za účelem podnikání, pokud uskutečňuje ekonomické činnosti.“ [8]

Základ daně a výpočet daně

„Základem daně je vše, co jako úplatu obdržel nebo má obdržet plátcе za uskutečněné zdanitelné plnění od osoby, pro kterou je zdanitelné plnění uskutečněno.“ [8]

Do základu daně jsou zahrnuty také jiné daně, dávky či cla. Například základ daně zahrnuje spotřební daň, daň z elektřiny, daň ze zemního plynu, daň z pevných paliv, dotace k ceně atd.

Sazby daně

Sazby daně se neustále mění. Od 1. 1. 2010 se uplatňují u zdanitelného plnění nebo přijaté úplaty dvě sazby. Je to základní sazba daně, která je ve výši 20 %, a snížená sazba ve výši 10 %. Jaká sazba se vztahuje na jaké zboží či službu, je uvedeno v příloze zákona o dani z přidané hodnoty.

Např. na nákup silničních vozidel se vztahuje sazba 20 %, za přepravu osob (přepravné) je účtována sazba 10 %.

Uplatnění v dopravě

Dani z přidané hodnoty podléhá koupě vozidla. Na toto zboží je uplatňována sazba základní, tedy ve výši 20%. Při nákupu vozidla je potřeba rozlišovat, zda se jedná o osobu soukromou nebo podnikatele. Od dubna roku 2009 mohou plátcі daně uplatnit nárok na odpočet DPH při nákupu osobních automobilů. Aby měl podnikatel, který je plátcem daně, možnost uplatnit nárok na odpočet daně, musí splňovat několik podmínek. Mezi ně patří například to, že vozidlo musí být zakoupeno prokazatelně po dni účinnosti této novely (1. 4. 2009) a že vozidlo nesmí být používáno k jiným než podnikatelským účelům. Při pořízení vozidla z některého jiného státu EU daň platí kupující a to na příslušném finančním úřadě před registrací vozidla, tzn. že daň neplatí plátcе daně, jak je zvykem.

Daň z přidané hodnoty se vztahuje také na nákup pohonných hmot. Na ně se uplatňuje také základní sazba 20 %. Pokud používá plátcе daně pohonné hmoty k podnikání, tak má stejně jako při nákupu vozidla nárok na odpočet daně při pořízení pohonných hmot.

Na některé zboží či služby spojené s dopravou se vztahuje také snížená sazba 10 %. Konkrétně jde např. o nákup dětských sedaček do automobilů. U služeb podléhá snížené sazbě například pozemní hromadná pravidelná doprava cestujících a jejich zavazadel, doprava visutými lanovkami a lyžařskými vleky.

1.3.2 Spotřební daň

Spotřební daně jsou upraveny v zákoně č. 353/2003 Sb. o spotřebních daních. Pro naše účely bude klíčová daň z minerálních olejů. Zákon upravuje podmínky zdaňování minerálních olejů. Předmětem daně jsou minerální oleje na území ČR vyrobené nebo na území ČR dovezené. Správu daně vykonávají celní úřady a celní ředitelství. Od 1. 1. 2011 budou správu daně vykonávat celní orgány příslušné podle sídla nebo místa pobytu plátce daně.

Plátce daně

„Plátci jsou právnické nebo fyzické osoby, kterým vznikne povinnost daň přiznat a zaplatit. Daň je povinné platit např. při použití nebo prodeji minerálních olejů, při použití nebo prodeji směsí minerálních olejů, při použití nebo prodeji minerálních olejů pro pohon motorů nebo pro výrobu tepla bez ohledu na způsob spotřeby tepla.“ [9]

Předmět daně

„Předmětem daně jsou tyto minerální oleje:

- a) motorové benziny, benziny jiné než motorové (dále jen "ostatní benzin") a letecké pohonné hmoty benzinového typu,
- b) střední oleje a těžké plynové oleje,
- c) těžké topné oleje,
- d) odpadní oleje,
- e) zkapalněné ropné plyny určené k použití, nabízené k prodeji nebo používané pro pohon motorů, pro výrobu tepla nebo pro jiné účely,
- f) zkapalněné ropné plyny určené k použití, nabízené k prodeji nebo používané pro stacionární motory, v souvislosti s provozy a stroji používanými při stavbách, stavebně inženýrských pracích a veřejných pracích, nebo pro vozidla určená k používání mimo veřejné cesty nebo pro vozidla, která nejsou schválená k používání převážně na veřejných silnicích.“ [9]

Předmětem daně jsou také např. jakékoliv směsi vybraných výrobků a) až g), směsi minerálních olejů obsahující benzin nebo směsi benzinů s minerálními oleji atd.

Základ daně

Základem daně je množství minerálních olejů při teplotě 15 °C vyjádřené v 1 000 litrech. K výpočtu daně se bere množství minerálních olejů v okamžiku vzniku povinnosti daň přiznat a zaplatit.

Sazby daně

Sazby daně jsou uvedeny v tabulce č. 4 Sazby daně z minerálních olejů. Sazby musejí dosahovat minimálních sazeb, které jsou určeny ve Směrnici Evropského společenství a Evropské rady.

Tabulka 4 Sazby daně z minerálních olejů

Kód nomenklatury	Text	Sazba daně
2710	motorové a ostatní benziny a letecké pohonné hmoty benzinového typu podle písm. a) s obsahem olova do 0,013g/l včetně	12 840 Kč za 1000 l
	motorové a ostatní benziny a letecké pohonné hmoty benzinového typu podle písm. a) s obsahem olova nad 0,013g/l	13 710 Kč za 1000 l
	střední oleje, těžké plynové oleje podle písm. b)	10 950 Kč za 1000 l
	těžké topné oleje podle písm. c)	472 Kč za t
	odpadní oleje podle písm. d)	660 Kč za 1000 l
2711	zkapalněné ropné plyny podle písm. e) pro pohon motorů a jiné účely	3933 Kč/t
	zkapalněné ropné plyny podle písm. e) pro výrobu tepla	0 Kč/t
	zkapalněné ropné plyny podle písm. f)	1290 Kč/t

Zdroj: <http://www.finance.cz/>

1.4 Poplatky

Kromě daní jsou vybírány také poplatky, které se podílejí na veřejných příjmech. Sice poplatky netvoří nějak velkou část veřejných příjmů, ale neustále se jejich podíl zvyšuje. Poplatky jsou stanoveny na rozdíl daní paušální částkou. Od daní se poplatky liší tím, že jsou vybírány za poskytnutí určitých služeb veřejného sektoru (dálniční poplatky atd.).

1.4.1 Zákon o správních poplatcích

Tento zákon upravuje správní poplatky a výkon jejich správy, zejména jejich vyměňování a vybírání, prováděné orgány moci výkonné a dále orgány územních samosprávných celků a orgány právnických osob, pokud vykonávají působnost v oblasti státní správy (správní úřad).

„Předmětem poplatků je správní řízení upravené zvláštním právním předpisem a další činnost správního úřadu související s výkonem státní správy (dále jen "úkon"). Úkony, které podléhají zpoplatnění, jsou vymezeny v jednotlivých položkách sazebníku poplatků. Sazebník v jednotlivých položkách obsahuje případné osvobození od poplatku.

Poplatníkem je fyzická nebo právnická osoba, která podala žádost nebo návrh k provedení úkonu správnímu úřadu, nebo osoba, v jejímž zájmu nebo věci byl úkon proveden. “[10]

Tzn. že pokud budete chtít zaregistrovat vozidlo, vydat registrační tabulku nebo budete mít jiný požadavek, musíte za to zaplatit správní poplatek.

Sazby poplatků jsou poté stanovovány dvěma způsoby. Některé poplatky jsou stanoveny pevnou částkou, ostatní jsou stanoveny procentem ze základu poplatku (procentní poplatek).

Správní poplatky jsou placeny v souvislosti se silniční dopravou za registraci vozidel, za dočasné vyřazení vozidla z registru, za vydání registrační značky, za vydání rozhodnutí o schválení technické způsobilosti, za vydání povolení k provozování silniční dopravy, za vydání licence a další úkony.

Registrace vozidla

Pro užívání vozidla na pozemních komunikacích je nutné mít vozidlo zaregistrováno v registru vozidel. Pro přihlášení vozidla do registru je nutné předložit malý i velký technický průkaz (vozidlo má schválenou technickou způsobilost k provozu na pozemních komunikacích), zelenou kartu v originálu (je sjednáno pojištění odpovědnosti z provozu vozidla týkající se tohoto vozidla) a doklad totožnosti. Přihláška k registraci vozidla se podává na příslušném úřadě.

Při registraci vozidla se rozlišuje, zda se jedná o zápis nového vozidla nebo jde pouze o změnu vlastníka vozidla.

Při registraci nového vozidla platí sazby uvedené v tabulce 5 (Poplatky za zápis do registru vozidel). Při tzv. „přeregistraci vozidla“ (změně vlastníka) platí pro všechny druhy vozidel stejná sazba. Za každou změnu v registru vozidel se musí uhradit částka 50 Kč.

Tabulka 5 Poplatky za zápis do registru vozidel

Druh vozidla	Poplatek (v Kč)
motocykl do 50 cm ³	300 Kč
motocykl nad 50 cm ³ 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: <http://business.center.cz/>

Poplatky nejsou ovšem vybírány pouze za zápis do registru vozidel, ale i za dočasné vyřazení vozidla z registru. Za tento úkon je vybírán poplatek ve výši 100 Kč.

Registrační značka a řidičský průkaz

Dalšími poplatky, které uživatelé silniční dopravy platí, jsou poplatky za vydání registrační značky po zápisu vozidla do registru vozidel a také za vydání řidičského průkazu nebo za změnu v řidičském průkazu. Sazby těchto poplatků jsou uvedeny v následující tabulce.

Tabulka 6 Registrační značka a řidičský průkaz

Úkon	Poplatek (v Kč)
Vydání tabulky registrační značky	200 Kč za každou tabulku
Vydání tabulky zvláštní registrační značky	500 Kč za každou tabulku
Vydání řidičského průkazu	50 Kč
Změna v řidičském průkazu nebo v mezinárodním řidičském průkazu	10 Kč

Zdroj: <http://business.center.cz/>

Technická způsobilost

Správní poplatky jsou hrazeny také za vydání rozhodnutí o technické způsobilosti, bez které by nemohlo být vozidlo zaregistrováno. Sazebník poplatků je uveden v tabulce 7.

Tabulka 7 Technická způsobilost

Vydání rozhodnutí o schválení technické způsobilosti	
- typu vozidla nebo samostatného technického celku	2 000 Kč
- systému vozidla, konstrukční části vozidla nebo výbavy vozidla	1 000 Kč
- při hromadné přestavbě vozidel	500 Kč
Vydání rozhodnutí o schválení technické způsobilosti typu vyráběného v malé sérii	
- vozidla nebo samostatného technického celku	2 000 Kč
- systému vozidla, konstrukční části vozidla nebo výbavy vozidla	1 000 Kč
- při hromadné přestavbě vozidel	500 Kč
Schválení technické způsobilosti jednotlivě vyrobeného nebo jednotlivě dovezeného vozidla	2 000 Kč
Schválení technické způsobilosti za užití vozidla k výcviku v autoškole	1 000 Kč

Zdroj: <http://business.center.cz/>

Toto nejsou samozřejmě všechny správní poplatky, které jsou v souvislosti se silniční dopravou placeny. Další poplatky se platí např. za vydání povolení k provozování silniční dopravy pro cizí potřebu, která není živností, za vydání licence, za vydání povolení ke zvláštnímu užívání komunikací a mnoho dalších. V ČR se platí prakticky za všechno, proto by měla být snaha zredukovat počet správních poplatků nebo jejich platbu připočítat, např. při koupi vozidla do jeho ceny. Poplatek by poté mohl odvádět prodávající společně s odvodem DPH.

1.4.2 Zákon o místních poplatcích

Zákon definuje místní poplatky, které ale vybírají jednotlivé obce. Ty také o místních poplatcích rozhodují a vyhláší místní poplatky zavedením obecně závazné vyhlášky obce. Obec si sama rozhoduje, které poplatky zavede a které nikoliv. Obec také sama rozhoduje o výši poplatků. Místní poplatky jsou příjmem rozpočtu obcí. Správcem poplatku je obec případně zastoupená příslušným organizačním útvarem.

„Poplatníkem místního poplatku je fyzická nebo právnická osoba, jejíž příjmy, úkony nebo subjekty podléhají poplatku dle příslušného zákona a místní vyhlášky. Přiznání k vyměření poplatku je povinen podat každý, komu vzniká poplatková povinnost dle příslušné vyhlášky. Poplatník je povinen si sám poplatek vypočítat, uvést případné výjimky, osvobození a slevy, které nároku je u správce poplatku.“ [1, s. 128]

V souvislosti se silniční dopravou obce mohou vybírat např. poplatek za povolení vjezdu motorovým vozidlem do vybraných míst a částí měst. „Vybraným místem se rozumí místo či oblast území určitého města či obce, vybraná radou obce, města, obvodní radou či odborem magistrátu města, do kterého je zakázán vjezd příslušnou dopravní značkou nebo dodatkovou tabulkou s textem “Vjezd pouze na zvláštní povolení“. Zvláštní povolení vydává příslušný orgán města, popřípadě zvlášť pověřená osoba.“ [1, s. 130]

1.5 Pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem vozidla

Pojištění vozidla je upraveno v zákoně č. 168/1999 Sb. o pojištění za škodu způsobenou provozem vozidla ve znění pozdějších předpisů. Tento zákon zapracovává příslušné předpisy Evropských společenství a upravuje pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem vozidla („pojištění odpovědnosti“), zřízení České kanceláře pojistitelů, její právní postavení, organizaci a předmět činnosti. Pojištění odpovědnosti se vyžadováno nejen v České republice, ale také ve všech členských státech Evropské unie.

„Na dálnici, silnici, místní komunikaci a účelové komunikaci, s výjimkou účelové komunikace, která není veřejně přístupná, může 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. Pojistitel je vždy povinen uzavřít pojistnou smlouvu, jestliže návrh na její uzavření neodporuje tomuto zákonu, zákonu upravujícímu pojistnou smlouvu nebo pojistným podmínkám pojistitele.“ [11]

Po uzavření pojistné smlouvy týkající se tuzemského vozidla vydá pojistitel (pojišťovna) pojistníkovi zelenou kartu.

Obsah pojistné smlouvy

„Pojistná smlouva obsahuje vždy:

- a) určení pojistitele a pojistníka a údaje o vozidle,
- b) dobu trvání pojištění,
- c) limit pojistného plnění,
- d) výši pojistného, jeho splatnost a způsob jeho placení,
- e) formu a místo oznámení škodné události; je-li pojištění odpovědnosti provozováno

formou dočasného poskytování služeb, rovněž adresu bydliště nebo místa podnikání, anebo sídlo škodního zástupce.“ [11]

Limitem pojistného plnění je nejvyšší hranice plnění pojistitele při jedné škodné události. Limity pojistného plnění musí být v pojistné smlouvě uvedeny samostatně.

Limit pojistného plnění musí odpovídat nejméně 35 000 000 Kč na každého zraněného nebo usmrceného včetně náhrady nákladů vynaložených na péči hrazenou z veřejného zdravotního pojištění.

„Při sjednávání výše pojistného v pojistné smlouvě zohlední pojistitel celkový předcházející škodný průběh pojištění odpovědnosti pojistníka, a to slevou na pojistném v případě bezeškodného průběhu pojištění nebo přírůžkou k pojistnému v případě výplaty pojistného plnění z pojištění odpovědnosti.“ [11]

Rozsah pojištění odpovědnosti

Pojištění odpovědnosti se vztahuje na každou osobu, která odpovídá za škodu způsobenou provozem vozidla uvedeného v pojistné smlouvě. Díky tomuto pojištění pojišťovna zaplatí za pojištěného škody, které způsobí provozem vozidla, které je uvedeno v pojistné smlouvě.

„Pojistitel hradí za pojistníka:

- a) způsobenou škodu na zdraví nebo usmrcení,
- b) způsobenou škodu vzniklou poškozením, zničením nebo ztrátou věci, jakož i škodu vzniklou odcizením věci, pozbyla-li fyzická osoba schopnost ji opatrovat,
- c) ušlý zisk,
- d) účelně vynaložené náklady spojené s právním zastoupením při uplatňování nároků podle písmen a) až c).“ [11]

1.6 Zákon o pozemních komunikacích

Z hlediska legislativy je nejdůležitějším zákonem, který se vztahuje na silniční dopravu, zákon č. 13/1997 Sb. o provozu na pozemních komunikacích ve znění pozdějších předpisů.

„Tento zákon upravuje kategorie 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.“ [12]

Pozemní komunikace se dělí na dálnice, silnice, místní komunikace a účelové komunikace. O zařazení pozemní komunikace do kategorií rozhoduje příslušný silniční správní úřad. Podle podmínek stanovených v zákoně může pozemní komunikaci užívat každý bezplatně k účelem, ke kterým jsou určeny, pokud není stanoveno jinak (viz 1.6.1 Zpoplatnění dálnic a rychlostních silnic).

1.6.1 Zpoplatnění dálnic a rychlostních silnic

„Užívání pozemní komunikace, kterou určí prováděcí právní předpis a která je označena dopravní značkou označující zpoplatnění (viz obrázek č. 2 Dopravní značky označující zpoplatnění), stanoveným druhem motorového vozidla, podléhá zpoplatnění.“

Obrázek 2 Dopravní značení označující zpoplatnění



Zdroj: Zdroj: <http://www.ceskedalnice.cz/>

Zpoplatnění se stanoví podle:

- typu vozidla a ujeté vzdálenosti po zpoplatněné pozemní komunikaci ("mýtné"),
- časového období užívání zpoplatněné pozemní komunikace ("časový poplatek").“ [12]

Za užití zpoplatněné pozemní komunikace stanoveným druhem motorového vozidla nemůže být udělen současně časový poplatek a mýtné. Prostředky získané vybíráním zpoplatnění jsou příjmem státního rozpočtu.

Kompletní výpis časově zpoplatněných pozemních komunikací naleznete v příloze č. 2 (Seznam úseků dálnic a rychlostních silnic podléhajících časovému zpoplatnění).

Doby platnosti kupónů:

- Roční kupón (označení R) - platnost je 14 měsíců (tj. 01. 12. 2009 – 31. 01. 2011).
- Měsíční kupón (označení M) - platí v den vyznačený na kupónu a bezprostředně následující měsíc. Konec platnosti připadá na den, který se číselně shoduje se dnem vyznačeným na kupónu. Není-li takový den v příslušném kalendářním měsíci, připadne konec platnosti na jeho poslední den.
- Desetidenní kupón (označení D) - platnost počíná dnem vyznačeným na kupónu a končí uplynutím desátého kalendářního dne.

Ceny kupónů pro rok 2010 jsou:

- Roční kupón - 1 200 Kč,
- Měsíční kupón - 350 Kč,
- Desetidenní kupón - 250 Kč.

„Povinnost platit mají všechna vozidla nejméně se čtyřmi koly (motocykly zpoplatněny nejsou). Od 1. 1. 2010, kdy došlo ke zpoplatnění vozidel nad 3,5 t celkové hmotnosti elektronickým mýtem, se jako rozhodující skutečnost, zda použít ke zpoplatnění dálniční známku či mýtnou jednotku, považuje celková hmotnost vozidla, nikoliv jízdní soupravy, jak tomu bylo v předchozích letech.“ [13]

V praxi to znamená, že např. dodávkové vozidlo o celkové hmotnosti 2,8 t s připojeným vlekem o hmotnosti 1,2 t použije ke zpoplatnění dálniční známku pro vozidla do 3,5 t, přestože celá jízdní souprava má hmotnost 4 tuny.

Dálniční kupóny je možno zakoupit v provozovnách České pošty, na čerpacích stanicích, na hraničních přechodech a na jiných místech poskytujících služby pro motoristy.

Dálniční kupón má 2 části. První část musí být vylepena na předním skle vozidla na pravém dolním okraji. Druhou část kupónu si řidič ponechá u sebe pro případnou kontrolu Policií ČR, případně příslušníky Celní správy ČR v uniformě nebo pro případ poškození prvního dílu.

Obrázek 4 Dálniční kupón pro rok 2010



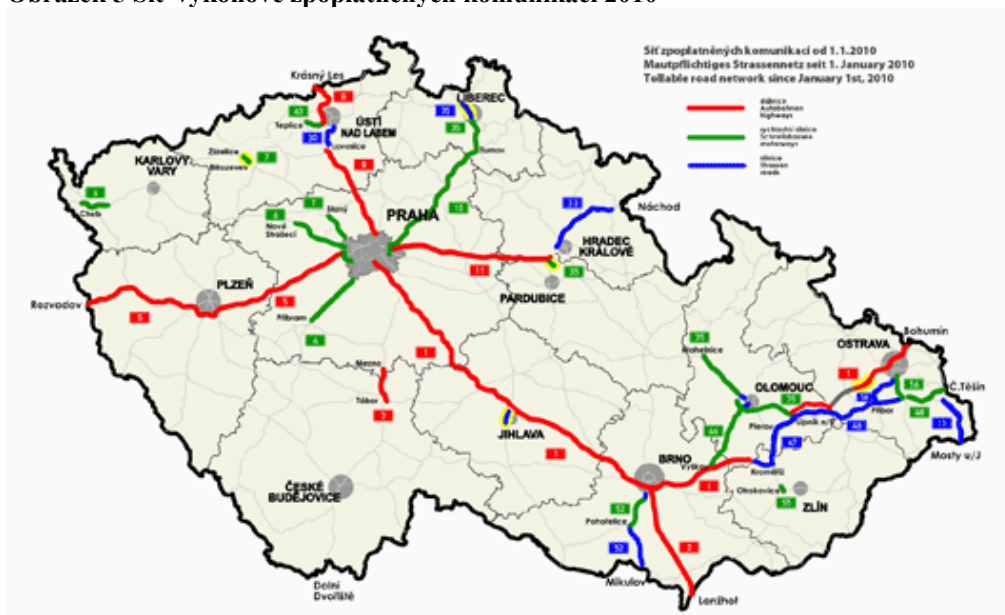
Zdroj: <http://www.ceskedalnice.cz/>

Pokud uplyne doba platnosti kupónu, je povinen vlastník vozidla kupón z přední skla vozidla odstranit.

Elektronické mýto (výkonové zpoplatnění)

Od roku 2007 musí všechna vozidla s hmotností nad 12 tun a od roku 2010 i vozidla nad 3,5 tun platit na určených úsecích českých dálnic, rychlostních silnic a vybraných silnic I. třídy mýtné.

Obrázek 5 Síť výkonově zpoplatněných komunikací 2010



Zdroj: <http://www.mytocz.cz/>

Kompletní výpis výkonově zpoplatněných pozemních komunikací naleznete v příloze č. 2 (Seznam úseků dálnic, rychlostních silnic a silnic I. třídy podléhajících výkonovému zpoplatnění).

Každé vozidlo nad 3,5 t musí být pro placení mýtného vybaveno palubní jednotkou, která není přenosná na jiné vozidlo. Tarif za každý úsek dálnice nebo silnice se odečte pod mýtnou branou. Tento systém pracuje na principu mikrovln. V některých evropských státech je rozšířený už modernější satelitní systém.

Systém mikrovln má několik nevýhod. Jednou z nich je to, že řidiči některé placené úseky objíždějí po silnicích nižších tříd a tím dochází k přetěžování těchto silnic hlavně v dopravní špičce.

Dalším problémem je to, že někteří řidiči obcházejí systém tak, že se snaží pod mýtnou branou přiblížit na co nejkratší vzdálenost vozidlu před sebou. Pokud tuto vzdálenost zkrátí zhruba pod 3 metry, mýtná brána nezaregistruje průjezd vozidla. Druhý způsob, kterým řidiči obcházejí systém, je ten, že palubní jednotku obalí alobalem, pak systém průjezd mýtnou branou taky nezaznamená ve většině případů. Tyto problémy již byly řešeny a byla provedena určitá opatření, která by problémy měla eliminovat, ale je otázkou, zda řidiči nepřijdou na další "finty".

Systém mýtného samozřejmě počítá s rozdílnými sazbami dle zatížení silniční dopravy. Tarif závisí na třídě silnice, délce úseku, počtu náprav a emisní třídě vozidla. Kompletní přehled sazeb je uveden v Nařízení vlády ČR č. 26/2010 (viz tabulka č. 8 až tabulka č. 11). Od 1. 4. 2010 je určeno časové pásmo, ve kterém jsou sazby mýtného zvýšeny. Je to v pátek od 15 do 21 hodin.

Tabulka 8 Sazby mýtného pro dálnice a RS v pátek od 15 hod. do 21 hod.

Tabulka mýtných sazeb (Kč/km)					
Emisní třída do Euro II			Emisní třída Euro III a vyšší		
Počet náprav					
2	3	4+	2	3	4+
2,87	5,55	8,10	2,12	4,35	6,30

Zdroj: Nařízení vlády ČR č. 26/2010

Tabulka 9 Sazby mýtného pro dálnice a RS pro ostatní dobu v týdnu

Tabulka mýtných sazeb (Kč/km)					
Emisní třída do Euro II			Emisní třída Euro III a vyšší		
Počet náprav					
2	3	4+	2	3	4+
2,26	3,63	5,30	1,67	2,85	4,12

Zdroj: Nařízení vlády ČR č. 26/2010

Tabulka 10 Sazby mýtného pro silnice I. třídy v pátek od 15 hod. do 21 hod.

Tabulka mýtných sazeb (Kč/km)					
Emisní třída do Euro II			Emisní třída Euro III a vyšší		
Počet náprav					
2	3	4+	2	3	4+
1,37	2,70	3,90	1,00	2,10	3,00

Zdroj: Nařízení vlády ČR č. 26/2010

Tabulka 11 Sazby mýtného pro silnice I. třídy pro ostatní dobu v týdnu

Tabulka mýtných sazeb (Kč/km)					
Emisní třída do Euro II			Emisní třída Euro III a vyšší		
Počet náprav					
2	3	4+	2	3	4+
1,08	1,77	2,55	0,79	1,37	1,96

Zdroj: Nařízení vlády ČR č. 26/2010

Placení sazeb mýtného je možné buď předem na distribučním místě (Pre-pay) nebo placení na fakturu uzavřením smlouvy (Post-pay). Není možná kombinace obou variant.

- Pre-pay - „Předplatné do palubní jednotky se vkládá před vjezdem na zpoplatněnou komunikaci na distribučních nebo kontaktních místech v hotovosti nebo platebními a tankovacími kartami. Pokud není výslovně doložena emisní třída, bude vozidlo zařazeno do třídy Euro 2.“ [14]

- Post-pay – „Podmínkou je předem sjednaná platná smlouva. Předplatné se nekládá, pravidelně je zasíláno vyúčtování mýtného, které bylo předepsáno v předchozím zúčtovacím období. Smlouvu lze sjednat na kontaktních místech nebo u některých vydavatelů tankovacích karet.“ [14]

Mýtné se v poslední době mění a je diskutovaným tématem nejen v ČR. V budoucnosti lze očekávat další úpravy mýtného. V kapitole 3 je poté prezentován návrh, jak by takový systém mohl v budoucnu vypadat.

1.7 Ekologická daň

Od 1. 1. 2009 platí novela zákona č. 185/2001 Sb., o odpadech, podle které je povinnost platit ekologickou daň při první registraci čtyřkolového motorového vozidla do 3,5 t (kategorie M1 a N1). Daň se hradí jak při registraci vozidla dovezeného ze zahraničí, tak i při změně vlastníka v rámci ČR. Vždy je uvalena pouze jednou, při dalších změnách majitele se již nehradí. Daň se nevztahuje na motocykly, vozidla nad 3,5 t a oficiální veterány.

„Povinnost hradit poplatek na podporu sběru, zpracování, využití a odstranění vybraných autovraků má každý provozovatel (vlastník), který bude jako první po 1. 1. 2009 registrovat vozidlo s určitým stupněm plnění příslušné emisní úrovně.“ [15]

Tabulka 12 Výše ekologické daně

Výše poplatku	Emise vozidla
10 000 Kč	nesplnění emisních norem
5 000 Kč	EURO 1
3 000 Kč	EURO 2
0 Kč	EURO 3 a více

Zdroj: <http://www.registr-vozidel.cz/>

Poplatek platí žadatel o registraci daného vozidla do evidence motorových vozidel na příslušném obecním úřadu obce s rozšířenou působností. Ekologická daň není hrazena u převodů v rámci dědictví a při vyvezení vozidla do zahraničí.

Nové automobily v dnešní době plní většinou bez problémů normy EURO 3 (případně ještě přísnější normy), proto při pořizování vozidla většina majitelů tuto daň nemusí platit, respektive se na ně vztahuje nulová sazba.

2 Rozbor zpoplatnění silniční dopravy v zahraničí

V zemích Evropské unie se systémy zpoplatnění silniční dopravy podobají tomu, který platí v ČR. Většinou se liší například v sazbách daní (DPH, daně z příjmů atd.). Klíčovou problematikou silniční dopravy je daň silniční a zpoplatnění pozemních komunikací. Na ně se v kapitole především zaměřím.

2.1 Směrnice Evropského parlamentu a Rady

Členské státy Evropské unie, tedy i Česká republika, mají povinnost je přijmout do svého právního řádu a zajistit jejich aplikaci, jak po stránce soudní, tak po stránce skutkové. Díky Směrnici Evropského parlamentu a Rady tak dochází ke sjednocování právních předpisů členských zemí nebo alespoň jejich hlavních bodů.

2.1.1 Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2006/38/ES o výběru poplatků za užívání určitých pozemních komunikací těžkými nákladními vozidly

„Klíčové body směrnice jsou:

- pro každou třídu vozidel, typ silnice a časové období určí nezávislý orgán jedinou konkrétní částku; výsledná struktura poplatků je transparentní, zveřejněná a použitelná pro všechny uživatele za stejných podmínek;
- mezi externí náklady by neměly být zahrnuty emise CO₂ ani náklady související s dopravními nehodami;
- příjem z mýtného se využije na rozvoj dopravních alternativ a projektů (ekologičtější vozidla, výzkum, zmírňování účinků znečištění ze silniční dopravy, nové pozemní komunikace);
- mýtné musí zaplatit všichni uživatelé komunikací bez ohledu na jejich členský stát evidence (v nichž jsou splatné vnitrostátní daně z vozidel) nebo na místo, kde vozidlo tankuje (kde se platí vnitrostátní daně z pohonných hmot);
- poplatek musí být vybírán prostřednictvím jednotného systému elektronického mýtného, jenž neomezuje plynulý provoz;
- přechodné období na zavedení elektronického mýtného je do ledna 2014;
- k revizi směrnice by mělo dojít již v roce 2013 s potenciálním zavedením povinnosti vybírat nově definované mýtné a zahrnutím CO₂ do rámce směrnice;
- návrh nepřipouští poskytovat u poplatků za externí náklady slevy či snížené sazby.“ [15]

Složky externích nákladů jsou uvedeny v příloze č. 4 (Složky externí nákladů). Příloha I této směrnice udává minimální sazby daně uplatňované u vozidla a Příloha II pak minimální částky poplatků za užívání, včetně správních výdajů. Příloha IIIA definuje minimální požadavky při stanovení poplatku za externí náklady a maximálně účtovatelné složky externích nákladů.

2.1.2 Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2003/96/ES o zdanění energetických produktů a elektřiny

Podle této směrnice je konečné rozhodnutí o zdanění energetických produktů na každé zemi EU. Každý země má možnost dle vlastních uvážení nezvýšit celkové daňové zatížení, když uzná, že to prospěje struktuře daňového systému a že bude podporováno chování k větší ochraně životního prostředí. V příloze směrnice jsou uvedeny minimální sazby daní za jednotlivé energetické produkty.

2.2 Zpoplatnění motorových vozidel

Zpoplatnění motorových vozidel je prováděno především dvěma způsoby, jak bylo již popsáno v analýze zpoplatnění vozidel v České republice (kapitola 1). Jsou to tedy tyto způsoby:

- zpoplatnění registrační daní,
- zpoplatnění pravidelnou daní.

Co si většina lidí neuvědomuje je to, že motorová vozidla jsou také zdaňována prostřednictvím pohonných hmot, což je tedy již třetí způsob zdanění vozidla. V rámci ceny za pohonnou hmotu se hradí daň z minerálních olejů. Tento způsob zdanění ale narozdíl od předchozím dvou zohledňuje ujetou vzdálenost. Dalo by se tedy říct, že je to výkonové zdanění vozidla. Daň z minerálních olejů je dle směrnice Evropského společenství povinná pro všechny státy EU a je pro ni určena minimální sazby (více v kapitole 2.4).

Každá země Evropské unie má svůj systém zdanění motorových vozidel, který vychází hlavně z těchto výše zmíněných způsobů. Sazby daní se ovšem v každé zemi liší, někde se registrační nebo pravidelná daň neplatí vůbec. V ČR se sazby určují podle počtu náprav, přípustné hmotnosti a výkonu motoru vozidla. Některé země berou v ohled i na další faktory, např. se sazba daně určuje na základě výpočtu daně z příjmu.

V následující tabulce je přehled, kde platí občané registrační daň, kde pravidelnou daň a kde platí obě daně. Tabulka je rozdělena také podle druhu vozidla. Ve některých zemích EU (včetně ČR) je totiž zpoplatnění vozidel do 3,5 t promíjeno, vozidla nad 3,5 t ovšem daň platí. Země jsou v tabulce seřazeny abecedně.

V tabulce jsou uvedeny minimální sazby daně, které daná země vybírá. Sazby jsou uvedeny v měnách jednotlivých zemí a jsou roční. Pokud země registrační nebo pravidelnou daň nevybírá, je uvedeno v tabulce “ne“. Pokud země daň vybírá, ale nepodařilo se zjistit, jaká je výše daně, tak je v tabulce uvedeno “ano“. Některé státy vybírají daně pro vozidla do 3,5 t jen od osob, které používají vozidla k podnikání. V těchto případech je uvedeno v tabulce “jen podnikatelé“.

Tabulka 13 Registrační a pravidelná daň z vozidel v zemích EU

Stát	Registrační daň		Pravidelná daň	
	Vozidla do 3,5 t	Vozidla nad 3,5 t	Vozidla do 3,5 t	Vozidla nad 3,5 t
Belgie	od 61,50 EUR	od 61,50 EUR	od 69,70 EUR	od 203,81 EUR
Bulharsko	x	x	ano	ano
Česká republika	ano	ano	jen podnikatelé	ano
Dánsko	ano	ano	ne	ano
Estonsko	ne	ne	ne	ano
Finsko	ano	ano	ano	ano
Francie	cca 45,00 EUR*	cca 45,00 EUR*	od 8,00 EUR	od 8,00 EUR
Irsko	12,00 EUR	12,00 EUR	od 104,00 EUR	od 172,00 EUR
Itálie	ano	ano	od 44,00 EUR	od 44,00 EUR
Kypr	od 43,00 EUR	od 43,00 EUR	od 10 EUR	od 10 EUR
Litva	ne	ne	ano	ano
Lotyšsko	ano	ano	ne	ne
Lucembursko	ano	ano	ano	ano
Maďarsko	od 12,00 HUF	od 12,00 HUF	od 120,00 HUF	od 120,00 HUF
Malta	ano	ano	od 100,00 EUR	od 180,00 EUR
Německo	ne	ne	od 22,08 EUR	ano
Nizozemsko	ano	ano	ano	ano
Polsko	ano	ano	ne	od 25,71 PLN
Portugalsko	ne	ne	ano	ano
Rakousko	169,15 EUR	169,15 EUR	od 36,00 EUR	od 43,60 EUR
Rumunsko	ano	ano	ano	ano
Řecko	ano	ano	ano	ano
Slovensko	ne	ne	jen podnikatelé	ano
Slovinsko	ne	ne	ano	ano
Španělsko	ano	ano	průměr 60,00 EUR	průměr 60,00 EUR
Švédsko	ne	ne	ano	ano
Velká Británie	ne	ne	od 15,00 GBP	od 120,00 GBP

* hodnota je orientační (registrační daň ve Francii se liší v každém regionu)

Zdroj: autor dle [16], [17], [18], [19], [20]

Jako příklad silniční daně v EU je v následující kapitole popsáno zpoplatnění vozidel v Nizozemsku, kde se platí jak registrační daň, tak i daň pravidelná.

2.2.1 Nizozemsko [20]

Silniční daň je rozdělena na následující 3 části.

Daň z motorových vozidel

Daňová povinnost pro daň z motorového vozidla je spojena s držením a registrací osobního automobilu, autobusu, motocyklu nebo kamionu. Částka splatné daně závisí na:

- typu vozidla (auto, nákladní automobil, autobus),
- hmotnosti vozidla,
- druhu paliva u osobních automobilů (benzín, nafta, LPG).

Daň je splatná jednou ročně, čtvrtletně nebo měsíčně na základě registrace automobilu.

Daň z motorových vozidel zahrnuje několik výjimek, daň neplatí například:

- vozidla, která omezeně využívají veřejných komunikací (zemědělské traktory, ...),
- sanitky, policejní automobily, hasičské vozy.

Hmotnost vozidla se používá jako kritérium pro výpočet daně u osobního automobilu.

Sazbu také ovlivňuje druh paliva. Sazba daně je například:

- auto, 1 400 kg, benzin = 596 EUR za rok,
- auto, 1 000 kg, benzin = 304 EUR za rok,
- auto, 1 000 kg, diesel = 676 EUR za rok,
- auto, 1 000 kg, LPG = 724 EUR za rok.

Daň z těžkých motorových vozidel

Daň z těžkých nákladních vozidel je splatná u těžkých nákladních vozidel, které využívají dálnice. Konkrétní částka závisí na celkovém počtu náprav vozidla a Euro-klasifikaci (EURO-0, EURO-1 a EURO-2). Daň musí být zaplacená předem a ve vozidle musí být evropská silniční známka. Daňová roční sazba je:

- Euro 0 = 960 EUR (tři nápravy) nebo 1 550 EUR (čtyři nápravy nebo více),
- Euro 1 = 850 EUR (tři nápravy) nebo 1 400 EUR (čtyři nápravy nebo více),
- Euro 2 = 750 EUR (tři nápravy) nebo 1 250 EUR (čtyři nápravy nebo více).

Daň z osobních automobilů a motorových kol

Soukromá osoba nebo firma, která registruje osobní automobil nebo motocykl poprvé, musí platit daň za osobní vozy. Je-li osobní automobil nový, dovozce daň platí na účet kupujícího. Když je auto dovezeno, daň musí být zaplacená v Nizozemsku, než je poprvé použito. Například sazba daně je:

- pro nové benzinové osobní vozidlo je daňová sazba 42,3% z čisté ceny zboží, minus 1 442 EUR,
- pro motorovou naftou poháněné osobní automobily je daňová sazba 42,3% z čisté ceny zboží, plus 307 EUR.

2.3 Zpoplatnění silniční sítě

Zpoplatnění silniční sítě popisuje směrnice 2006/38/ES (viz. výše 2.1.1) z pohledu nákladních vozidel. Zpoplatněna jsou ovšem i ostatní vozidla. V každé zemi se poplatky samozřejmě liší. Liší se také i druhy zpoplatněných silnic. V některých zemích jsou zpoplatněny pouze dálnice, v některých i rychlostní silnice nebo i silnice I. třídy. Některé země naopak poplatky za užívání pozemních komunikací nevybírají anebo je vybírají pouze na krátkých úsecích, většinou jsou zpoplatněny tunely či horské průsmyky. V následujících kapitolách je přiblíženo zpoplatnění silniční sítě v osmi státech Evropské unie.

2.3.1 Nizozemsko

Mýtné se v Nizozemsku neplatí, bylo zrušeno v roce 1953. Od roku 2008 existují tři zpoplatněné úseky silnic. Jedná se o tunely a jsou to Westerscheldetunnel, Kiltunnel a Wijkertunnel.

Westerscheldetunnel

„Tunel je 6,6 km dlouhý, leží na dálnici N62 a spojuje poloostrov Zuid-Beveland s holandským vnitrozemím u pobřežního města Terneuzen. Jedná se o nejdelší tunel pro silniční dopravu v Nizozemsku. Tunel byl otevřen 14. března 2003. Tunel dosáhne svého nejhlubšího bodu v Pas van Terneuzen, 60 metrů pod hladinou vody.

Mýto za tunel je vybíráno v městě Ellewoutsdijk pro oba směry. Sazby mýtného jsou pro:

- motocykly a automobily: € 4.60,

- vozy s karavanem: € 6.80,
- malé nákladní automobily, autobusy a táborníci: € 16.80,
- velké nákladní automobily: € 23.00.

Při pravidelném používání tunelu je sleva 25%.“ [21]

Kiltunnel a Wijkertunnel

„Oba tunely mají sazby mýta od 1,7 až do 5 EUR.“ [21]

Od roku 2012 by měl v Nizozemsku platit nový systém mýtného, který přepokládá vybírání mýtného v závislosti na počtu ujetých kilometrů, na emisních limitech a také na denní době (v dopravní špičce bude mýtné vyšší).

2.3.2 Dánsko

Stejně jako v Nizozemsku se za užívání dálnic v Dánsku neplatí. Jediný poplatek, který se platí za užívání silnic, je mýtné za mosty přes moře - za mosty Storebælt a Øresund. Nicméně i Dánsku se v blízké době (termín ještě není známý) chystá zavedení mýtného. Zpoplatnění především nákladní dopravy by mělo ulehčit silničním tahům a přinést také finance do rozpočtu.

Tabulka 14 Přehled cen za jednu jízdu přes Storebæltský most

Kategorie	Cena
Motocykl do 3 metrů	15 €
Osobní automobil 3 – 6 metrů *	29 €
Osobní automobil do 6 metrů s přívěsem *	29 €
Osobní automobil nad 6 metrů, s obytným přívěsem *	44 €
Obytný automobil do 6 metrů, max. 3,5 t	29 €
Obytný automobil nad 6 metrů, max. 3,5 t	44 €
Obytný automobil nad 3,5 t, do 10 m	87 €
Obytný automobil nad 3,5 t, nad 10 m	139 €
* Osobní automobily nebo jízdní soupravy s celkovou hmotností < 3,5 t.	

Zdroj: <http://www.ceskedalnice.cz>

Tabulka 15 Přehled cen za jednu jízdu přes Øresundský most

Kategorie	Cena
Motocykl	20 €
Osobní automobil do 6 metrů	36 €
Dodávka a minibus 6 – 9 metrů	71 €
Automobil do 6 metrů s přívěsem, obytný automobil **	71 €
** Automobily nad 6 metrů jsou zpoplatněny podle celkové délky.	

Zdroj: <http://www.ceskedalnice.cz>

2.3.3 Francie

Ve Francii se platí za užívání dálnic mýto za všechna vozidla. Používá se zde dnes již zastaralý systém manuální. Dálnice jsou na úseky, na začátku placeného úseku dostane každý řidič lístek z automatu na mýtnici, který na další mýtnici nebo na výjezdu z dálnice musí zaplatit. Průměrná cena na 100 km průměrně dlouhých úseků dálnic je 6 euro. Některé dálnice jsou bez poplatku, ale je jich minimum.

Obrázek 6 Mýtnice ve Francii



Zdroj: <http://www.ceskedalnice.cz>

2.3.4 Itálie

V Itálii neplatí dálniční známky. Zpoplatnění dálnic je vybíráno pro všechna vozidla pomocí mýtného. Výběr mýta v Itálii je komplikovaný. Důvod je ten, že mýto vybírá mnoho společností a také to, že je mýto rozdělené dle území na jižní a severní část.

„Sazba mýta v Itálii závisí na délce úseku, který vozidlo ujede. Na začátku každého úseku dálnice jsou z automatů vydávány lístky. Při výjezdu z dálnice se poté musí zaplatit poplatek.

Některé úseky dálnic jsou zpoplatněny konstantní sazbou nezávisle na ujeté vzdálenosti. Dálnice ve směru od Salerno a jižně do Kalábrie a Sicílie nejsou zpoplatňovány.“ [13]

Obrázek 7 Mýtnice v Itálii



Zdroj: <http://www.ceskedalnice.cz>

Mýtné v Miláně

„V Itálii je také zpoplatněn vjezd do centra Milána. Toto zpoplatnění bylo zavedeno v roce 2008. Výše poplatku závisí na třídě emisí, které vozidlo produkuje.“ [13]

V jiných italských městech se za vjezd do centra města poplatky neplatí.

2.3.5 Německo

V Německu je zpoplatnění užívání pozemních komunikací pro vozidla, jejichž maximální přípustná hmotnost přesahuje 12 tun. Vozidla do 12 tun mohou dálnice používat bezplatně. Vozidla nad 12 tun podléhají mýtnému. „Sazby mýtného jsou určovány na základě ujeté trasy. Sazby mýtného na kilometr se pohybuje od 0,141 euro. Od roku 2011 se sazby budou měnit, ale půjde jen o drobné změny v rádech setin nebo tisícín eur.“ [22]

„Mýtná povinnost se nevztahuje na autobusy, vozidla armády, policejních úřadů, civilní ochrany, požárních sborů. Sazby mýtného na kilometr jsou závislé na počtu náprav a na emisní třídě vozidla.“ [23]

V Německu je zaveden nejmodernější systém výběru mýtného – satelitní systém. Tento systém byl zaveden v roce 2005 a pracuje na tom principu, že ve vozidle je umístěna palubní jednotka a na základě signálu z družice je monitorován pohyb vozidla a následně určována výše mýtného podle ujeté vzdálenosti. Tento systém je velmi spolehlivý a pomohl v Německu zredukovat počet jízd nákladních automobilů.

2.3.6 Rakousko

Systém mýtného je podobný tomu v České republice. Je to z toho důvodu, že český systém byl právě z Rakouska převzat. „Mýtné v Rakousku je vybíráno na dálnicích, na rychlostních silnicích, na vybraných úsecích spolkových silnic a vysokohorských silnicích. Systém výběru se dělí podle hmotnosti vozidla na dvě skupiny. Vozidla nebo jízdní soupravy do 3,5 tuny platí mýtné prostřednictvím dálniční známky (Vignette) a vozidla nad 3,5 tuny platí elektronické mýtné v závislosti na počtu ujetých kilometrů (systém GO-Box).

Povinnost mít dálniční známku neplatí na šesti zvlášť zpoplatněných úsecích (viz tabulka č. 16 níže). Dálniční známky lze zakoupit na čerpacích stanicích, v automobilových klubech, v mýtných prodejnách a v prodejnách tabáku, rovněž ji lze zakoupit v Česku. Dálniční známka musí být řádně dle pokynů vylepena.“ [13]

Dálniční známky jsou roční, dvouměsíční a 10-denní. „Roční známka platí od 1. prosince předcházejícího roku do 31. ledna následujícího roku. 2-měsíční známka platí dva měsíce od data vystavení. 10-denní známka platí od 00:00 dne vystavení do 24:00 9. následujícího dne.“ [13]

Tabulka 16 Úseky zpoplatněné zvláštním mýtem v Rakousku

Dálnice	Označení úseku podléhajícího mýtu	Mýtnice	Cena za jeden průjezd
A 9 Pyhrn Autobahn v úsecích mezi nájezdem Spital/Pyhrn a nájezdem Arding a mezi nájezdem St. Michael a Übelbach	Bosruck/Gleinalm	mýtnice Bosruck a mýtnice Gleinalm	úsek Bosruck 7,50 €, úsek Gleinalm 4,50 €
A 10 Tauern Autobahn v úseku mezi nájezdem Flachau a nájezdem Rennweg	Tauern/Katschberg	mýtnice St. Michael in Lungau	celý úsek 9,50 €, část úseku 4,50 €
A 11 Karawanken Autobahn v úseku mezi nájezdem St. Jakob im Rosental a státní hranicí v tunelu Karawanken	Karawanken	mýtnice Rosenbach	6,50 €
A 13 Brenner Autobahn	Brenner	hlavní mýtnice Schönberg	celý úsek 8,00 €
S 16 Arlberg Schnellstraße v úseku mezi nájezdem St. Anton am Arlberg a nájezdem Langen am Arlberg		mýtnice St. Jakob	8,50 €

Zdroj: <http://www.ceskedalnice.cz>

V následující tabulce jsou uvedeny ceny dálničních známek v Rakousku pro rok 2010.

Tabulka 17 Ceny dálničních známek v Rakousku pro rok 2010

dobu/hmotnost	motocykly	do 3,5t
10 denní	4,5 EUR	7,9 EUR
2 měsíční	11,5 EUR	22,9 EUR
Roční	30,4 EUR	76,2 EUR

Zdroj: <http://www.dalnicni-znamky.com/>

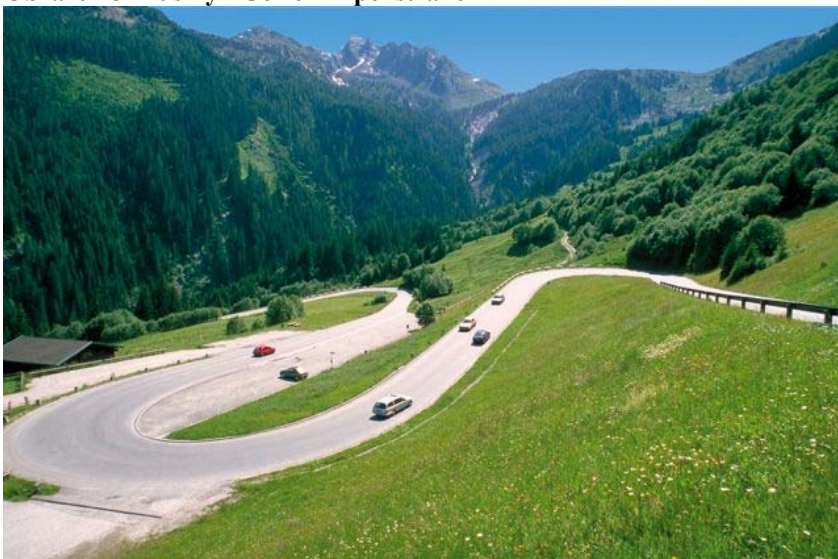
„Kontrolu dálničních známek a používání palubních jednotek elektronického mýta provádějí mýtní dozorcí společnosti a policejní orgány. Nebylo-li mýtné řádně uhrazeno, je na místě vyžadováno zaplacení náhradního mýtného.“ [13]

Alpské průsmyky a vysokohorské silnice

V Rakousku jsou zpoplatněny také Alpské průsmyky a vysokohorské silnice. Konkrétně se jedná o 9 úseků. Tyto silnice se nacházejí u měst Salzburg, Kärnten, Krimml, Mallnitz atd.

„Jedním ze zpoplatněných úseků je Gerloß Alpenstraße. Pro osobní automobily a motocykly jsou vydávány 3 druhy tiketů – denní (motocykly 4 eura, osobní automobily 7,5 eur), 30-denní (motocykly 15 eur, osobní automobily 25 eur) a roční (motocykly 25 eur, osobní automobily 45 eur). Pro nákladní automobily stojí jedna jízda průsmykem 14 nebo 19 eur podle hmotnosti vozidla.“ [23]

Obrázek 8 Průsmyk Gerloß Alpenstraße



Zdroj: <http://www.gerlosstrasse.at>

2.3.7 Slovinsko

Od 1. července 2008 jsou dálnice a rychlostní silnice pro vozidla do 3,5 t zpoplatněny dálniční známkou.

Tabulka 18 Ceny dálničních známek ve Slovinsku 2010

doba/hmotnost	motocykly	do 3,5t	nad 3,5t
Týdenní	7,5 EUR	15 EUR	mýtné
Měsíční	-	30 EUR	mýtné
6 měsíční	25 EUR	-	mýtné
Roční	47,5 EUR	95 EUR	mýtné

Zdroj: <http://www.dalnicni-znamky.com/>

Vozidla nad 3,5 t platí ve Slovinsku mýtné. Mýtné se vybírá na mýtnicích. Satelitní systém mýtného, který měl platit od začátku roku 2010, se odložil a měl by být zaveden v druhé polovině roku.

Obrázek 9 Mýtná brána ve Slovinsku



Zdroj: <http://www.ceskedalnice.cz>

2.3.8 Švédsko

Užívání dálnic ve Švédsku není zpoplatněno, mýtné se vybírá pouze na mostě Öresund mezi Kodaní a Malmö. Zaplatit je možné zaplatit v švédských či dánských korunách nebo v euru.

Stockholm

„Mýtné vybírané ve Stockholmu se vztahuje pouze na vozidla se švédskou registrační značkou, tedy i na pronajatá vozidla. Vybírá se v době mezi 6.30 a 18.29. Mýtné se nevybírá o sobotách, nedělích, veřejných svátcích, den před veřejným svátkem a v červenci.

Vozidla jsou registrována automaticky u elektronických "kontrolních bodů", kde je zároveň zaúčtováno mýtné, které se neplatí na místě, ale dodatečně do 14 dnů, například bankovním převodem, v bance nebo kioscích s novinami. Za zaplacení mýta je odpovědný vlastník vozidla. Každý vjezd nebo výjezd do/z vnitřní městské zóny stojí 10, 15 nebo 20 SEK (švédských korun) v závislosti na denní době. Naakumulované průjezdy pro dané vozidlo jsou agregovány do "daňového výměru". Maximální částka, kterou lze vybrat na vozidlo a den, je 60 SEK.“ [13]

Tabulka 19 Přehled cen za jednu jízdu přes Öresundský most

Kategorie	Cena
Motocykl	20 €
Osobní automobil do 6 metrů	36 €
Dodávka a minibus 6 – 9 metrů	71 €
Automobil do 6 metrů s přívěsem, obytný automobil **	71 €
Pozn.: Automobily nad 6 metrů jsou zpoplatněny podle celkové délky.	

Zdroj: <http://www.ceskedalnice.cz>

2.4 Pohonné hmoty

Silniční vozidla jsou kromě výše uvedených případů zdaněna také v podobě daně z minerálních olejů. Pomocí směrnice jsou stanoveny minimální sazby daně z minerálních olejů.

„Minimální daňové sazby se ustanovily včetně benzínu, zemního plynu, elektřiny a uhlí. Omezení není důležité jen pro udržení dokonalé konkurence, ale i jako nástroj, který EU může používat k podpoře úspory energie a čistších paliv a tím snižování emisí skleníkových plynů.

Evropská unie má dohodu týkající se minimální sazby pro DPH, a to ve výši 15% na většinu zboží a služeb. Povolují se zde i výjimky vztahující se na nižší sazby nebo úplné zproštění daně pro určité zboží. Všeobecně jsou zakázány na zboží a služby, které nejsou v konkurenci se zbožím a službami jiného členského státu, např. jídla v restauracích nebo základní životní potřeby (jídlo, léky, ...).

Evropská komise se snaží omezovat výjimky v zájmu tržního mechanismu a "čisté hry". Dále pak se snaží zjednodušovat pravidla, což by mělo vést k snižování podvodů, které často vznikají na základě složitosti systému. Složitost také významně přispívá k nákladům podnikání a představuje skutečnou bariéru pro mezinárodní styky.“ [24]

Minimální sazby daně pro jednotlivé minerální oleje jsou uvedeny v tabulce.

Tabulka 20 Minimální sazby daně pro jednotlivé minerální oleje

Pohonné hmoty (EUR / 1000 l, pokud není uvedeno jinak)			
	1992 - 2003	2004 - 2009	2010 - ...
Benzín	337	421	421
Bezolovnatý benzín	287	359	359
Nafta	245	302	330
Petrolej	245	302	330
LPG	100	125	125
Zemní plyn	100 (EUR/1000 kg)	2,6 (EUR/gigajoule, výhřevnost)	2,6 (EUR/gigajoule, výhřevnost)

Zdroj: <http://www.finance.cz/>

V následující tabulce jsou uvedeny ceny pohonných hmot v zemích EU k 10. 5. 2010.

Tabulka 21 Ceny pohonných hmot v zemích EU

Země	Natural 95		Natural 98		Nafta	
Belgie (B)	1,509 EUR	39,20 Kč	1,530 EUR	39,70 Kč	1,222 EUR	31,70 Kč
Bulharsko (BG)	2,21 BGL	29,30 Kč	2,39 BGL	31,70 Kč	2,23 BGL	29,60 Kč
Dánsko (DK)	11,40 DKK	39,80 Kč	11,73 DKK	40,90 Kč	9,97 DKK	34,80 Kč
Estonsko (EST)	17,83 EEK	29,60 Kč	18,34 EEK	30,40 Kč	17,49 EEK	29,00 Kč
Finsko (FIN)	1,459 EUR	37,90 Kč	1,489 EUR	38,70 Kč	1,155 EUR	30,00 Kč
Francie (F)	1,406 EUR	36,50 Kč	1,442 EUR	37,40 Kč	1,196 EUR	31,10 Kč
Nizozemsko (NL)	1,593 EUR	41,40 Kč	1,657 EUR	43,00 Kč	1,249 EUR	32,40 Kč
Chorvatsko (HR)	8,41 HRK	30,10 Kč	8,54 HRK	30,50 Kč	7,97 HRK	28,50 Kč
Írsko (IRL)	1,340 EUR	34,80 Kč			1,239 EUR	32,20 Kč
Itálie (I)	1,400 EUR	36,40 Kč	1,495 EUR	38,80 Kč	1,237 EUR	32,10 Kč
Litva (LT)	4,21 LTL	31,70 Kč	4,30 LTL	32,30 Kč	3,63 LTL	27,30 Kč
Lotyšsko (LV)	0,785 LVL	28,80 Kč	0,815 LVL	29,90 Kč	0,761 LVL	27,90 Kč
Lucembursko (L)	1,204 EUR	31,30 Kč	1,231 EUR	32,00 Kč	1,022 EUR	26,50 Kč
Maďarsko (H)	335,10 HUF	30,90 Kč			309,85 HUF	28,60 Kč
Německo (D)	1,452 EUR	37,70 Kč	1,533 EUR	39,80 Kč	1,253 EUR	32,50 Kč
Norsko (N)	13,13 NOK	42,80 Kč	13,42 NOK	43,80 Kč	12,04 NOK	39,30 Kč
Polsko (PL)	4,64 PLN	29,10 Kč	4,91 PLN	30,70 Kč	4,31 PLN	27,00 Kč
Portugalsko (P)	1,428 EUR	37,10 Kč	1,526 EUR	39,60 Kč	1,184 EUR	30,70 Kč
Rakousko (A)	1,234 EUR	32,00 Kč	1,361 EUR	35,30 Kč	1,138 EUR	29,50 Kč
Rumunsko (RO)	4,47 RON	27,70 Kč	4,85 RON	30,10 Kč	4,28 RON	26,50 Kč
Řecko (GR)	1,451 EUR	37,70 Kč	1,639 EUR	42,60 Kč	1,257 EUR	32,60 Kč
Slovensko (SK)	1,263 EUR	32,80 Kč			1,111 EUR	28,80 Kč
Slovinsko (SLO)	1,213 EUR	31,50 Kč	1,237 EUR	32,10 Kč	1,163 EUR	30,20 Kč
Španělsko (E)	1,190 EUR	30,90 Kč	1,309 EUR	34,00 Kč	1,111 EUR	28,80 Kč
Švédsko (S)	13,57 SEK	36,10 Kč	13,97 SEK	37,20 Kč	13,21 SEK	35,10 Kč
Švýcarsko (CH)	1,677 CHF	30,80 Kč	1,741 CHF	32,00 Kč	1,737 CHF	31,90 Kč
Velká Británie (GB)	1,216 GBP	36,40 Kč	1,283 GBP	38,40 Kč	1,228 GBP	36,70 Kč

Zdroj: <http://www.ceskedalnice.cz>

„Přehled cen pohonných hmot ve vybraných státech je uveden v měnách států. Původní ceny jsou doplněny přepočtem na Kč dle aktuálního kurzu ČNB (zaokr. na desetihaléře).“ [13]

2.5 Daň z příjmů

Daň z příjmů právnických osob se v zemích EU pohybuje od 10 % do 35 %. Nejvyšší sazba 35 % je na Maltě, nejnižší 10 % na Kypru a v Bulharsku. V ČR je sazba 20 %.

Rovnou daň z příjmů fyzických osob ze zemí EU mají pouze 4 státy (Slovensko, Lotyšsko, Rumunsko a Estonsko). V těchto zemích se sazba pohybuje od 16 % do 22 %. V ostatních zemích se sazba mění podle výše příjmů a dosahuje v některých zemích až 52 %.

2.6 Daň z přidané hodnoty

Jak bylo uvedeno výše, DPH je v členských zemích EU téměř identické. Sazby daně si liší minimálně. V následující tabulce je přehled jak základních sazeb, tak sazeb snížených.

Tabulka 22 Sazby DPH v zemích EU 2010

Země	Standardní sazba (v %)	Snížená sazba (v %)
Belgie	21	12 a 6
Bulharsko	20	7
Dánsko	25	-
Estonsko	20	9
Finsko	22	17 a 8
Francie	19,6	5,5 a 2,1
Irsko	21	13,5 a 4,8
Itálie	20	10 a 4
Kypr	15	8 a 5
Litva	21	9 a 5
Lotyšsko	21	10
Lucembursko	15	12, 6 a 3
Maďarsko	25	5
Malta	18	5
Německo	19	7
Nizozemí	19	6
Polsko	22	7 a 3
Portugalsko	20	12 a 5
Rakousko	20	12 a 10
Rumunsko	19	9
Řecko	19	9 a 4,5
Slovensko	19	10
Slovinsko	20	8,5
Španělsko	16 (18 od 1. 7. 2010)	7 a 4 (8 a 4 od 1. 7. 2010)
Švédsko	25	12 a 6
Velká Británie	17,5	5

Zdroj: <http://www.financninoviny.cz/>

Jak je už z tabulky patrné, některé země mají snížených sazeb více. Podle směrnice Evropského společenství by měla minimálně základní sazba dosahovat výše 15 %, což sazby ve všech zemích splňují.

3 Posouzení možných úprav ve fiskálním zatížení silniční dopravy a dopady takovýchto opatření

V první polovině roku 2010 se objevilo několik návrhů na změnu některých daní souvisejících s užíváním pozemních komunikací. Největší změny jsou navrhovány v souvislosti se zavedením silniční daně i pro nepodnikatele a se změnou zdanění pozemních komunikací.

Nákup vozidla a registrace

Při nákupu vozidla je zahrnuta v ceně daň z přidané hodnoty. Tato daň bude zachována ve stejné míře jako doposud. Sazba bude také zachována, tedy 20 %.

Po nákupu vozidla jsou majitelé povinni své vozidlo zaregistrovat. Registrace vozidla je spojena s registrační daní. Ta by byla dále vybírána, neměnila by se.

Silniční daň

V poslední době se objevily návrhy, které počítají s celoplošnou silniční daní. Tu by tak měli všichni majitelé automobilů, nikoliv jen podnikatelé, jak tomu bylo doposud. Nicméně tento návrh nemá podporu a s největší pravděpodobností nebude přijat. V mém návrhu se také s touto změnou nepočítá. Jedním z důvodů, který je proti přijetí této změny, je to, že by museli i nepodnikatelé podávat daňové přiznání a tím by došlo ke značným komplikacím zejména na úradech, kde by docházelo k jejich zahlcení. Problémy by vznikaly také v souvislosti s náročností a nepřehledností kontrol nepodaných přiznání.

V návrhu je tedy počítáno se silniční daní v současné podobě, tedy daň budou dále platit jen podnikatelé.

Pojištění odpovědnosti

Pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem vozidla budou muset dále uzavírat všichni majitelé vozidel, která využívají veřejně přístupné komunikace. Pojištění odpovědnosti musí uzavírat majitelé vozidel ve všech členských státech EU.

Pohonné hmoty

Užívání pozemních komunikací je spojeno také s daní z minerálních olejů. Daní z pohonných hmot tak dále budou zdaněna vozidla. Minimální sazby daně jsou určeny v směrnici Evropského společenství a jsou zapracovány do zákona o spotřebních daní. Spotřební daň zohledňuje, v jaké míře je využívána silniční síť, a proto je nejspravedlivějším zdaněním vozidel. Z tohoto důvodu bude spotřební daň nadále platit dle současného znění.

Zpoplatnění silniční sítě

Zpoplatnění užívání silniční sítě by mělo doznat největších změn. Zpoplatněné by měly být dálnice a rychlostní silnice. V dlouhodobějším horizontu by mohly být zdaněny i silnice I. třídy, ale to by bylo velmi náročné jak finančně, tak také z pohledu výstavby. Zpoplatněná by byla jak vozidla nad 3,5 t, tak i vozidla do 3,5 t stejným způsobem, tedy mýtným. To znamená, že návrh počítá se zrušením dálničních známek pro vozidla do 3,5 t.

Další důležitou změnou je to, že výše poplatků bude zohledňovat skutečně ujetou vzdálenost vozidla a také plnění emisních EURO norem. V praxi to znamená to, že vozidla, které plní přísnější normy emisí bude platit nižší daň. U nákladních vozidel by potom měla být sazba různorodá podle denní doby. To znamená, že v nočních hodinách bude sazba snížena a naopak v dopravní špičce bude zvýšena. V době silné dopravní špičky (pátek od 15 do 21 hod.) budou sazby nejvyšší. Díky této úpravě by mělo dojít k přesunu části nákladní silniční dopravy z dob dopravní špičky do méně frekventovaných období nebo by mohla být část silniční nákladní dopravy přesunuta na železnici (hlavně doprava na delší vzdálenosti).

Podobný systém zpoplatnění silniční sítě funguje v Německu od roku 2005. Zpoplatnění se ovšem týká pouze vozidel nad 12 tun. Za jeden rok fungování tohoto systému došlo na německých silnicích ke snížení o 13% „prázdných“ jízd nákladních vozidel.

Rozdělení získaných prostředků

Podle současné směrnice Evropského společenství je rozdělení finančních prostředků získaných ze silniční dopravy výhradně v pravomoci státu. Problémem je, že prostředky získané ze silniční dopravy jsou investovány do obnovy dopravní infrastruktury ani ne z poloviny. Velké množství získaných prostředků investuje stát do jiných odvětví národního hospodářství a tím dochází k nedostatku finančních prostředků právě na obnovu dopravní infrastruktury, jejíž stav se neustále zhoršuje. Z tohoto důvodu je potřeba zavést nový systém, který by prostředky získané ze silniční dopravy využíval z velké části (cca 70 až 80 %) na obnovu dopravní infrastruktury.

Shrnutí návrhu

Návrh počítá se změnou zpoplatnění silniční sítě. Daň vztahující se na silniční vozidla by zůstaly zachovány v současné podobě. Zpoplatnění silniční sítě by zohledňovalo ujetou vzdálenost, emisní třídu vozidla a denní dobu užití pozemní komunikace.

Zpoplatnění silniční sítě by pro všechna vozidla bylo vybíráno prostřednictvím mýtného na základě technologie mikrovln. Aby mohl být tento systém zaveden včetně zohlednění ujeté vzdálenosti, musela by být vybudována hustší síť mýtných bran, s čímž souvisí poměrně značné investice na zavedení tohoto systému.

4 Syntéza získaných údajů

4.1 Zpoplatnění motorových vozidel

Motorová vozidla ve všech zemích Evropské unie jsou zatížena daní. V každé zemi je ovšem daň odlišná. Některé země EU vybírají daň registrační, některé zase daň pravidelnou (každý rok) a některé země využívají obou těchto způsobů. Samozřejmě se liší i výše sazby v jednotlivých zemích. Některé země navíc nemají určeny sazby jen pevnou částkou nebo procentem z ceny vozidla, ale roli hraje například i daň z příjmu. Tento způsob určování sazby daně je typický pro pobaltské země (Litva).

Kompletní přehled, kde se platí pravidelné a kde registrační daně z motorových vozidel, naleznete v tabulce č. 13 (viz. výše kapitola 2.2). V tabulce je určeno, zda se v dané zemi platí či neplatí pravidelná a registrační daň pro vozidla do 3,5 t a pro vozidla nad 3,5 t. Pokud se podařilo získat i sazby daní v jednotlivých zemích, tak jsou v tabulce uvedeny nejnižší možné sazby.

Na základě získaných údajů je zřejmé, že v zemích Evropské unie se využívají stejné způsoby zpoplatnění motorových vozidel, ale velké odlišnosti jsou v sazbách jednotlivých daní a také hlavně ve způsobu výpočtu daní, který je pro každou zemi specifický.

Dle mého názoru by mělo i u výpočtu a sazeb daní dojít v následující době ke korekturám tak, aby se jednotlivé způsoby výpočtu daní a sazby daní přiblížily v největší míře k jedné úrovni.

4.2 Zpoplatnění silniční sítě

V Evropské unii jsou zpoplatněny ve většině zemí dálnice, případně rychlostní silnice nebo i silnice I. třídy. Poplatky ovšem za užívání silniční sítě ale zdaleka neplatí řidiči ve všech zemích EU. Např. v Belgii, v Dánsku, na Kypru, v Nizozemsku nebo ve Švédsku se neplatí. V některých zemích jsou ovšem také vybírány ještě poplatky za vjezdy do měst nebo průjezdy přes mosty či průjezdy tunely.

Poplatky za užívání pozemních komunikací jsou vybírány prostřednictvím dálničních známek nebo prostřednictvím mýtného. V každém státě EU se systémy výběru poplatků a výše poplatku liší.

V následující tabulce je uveden souhrn všech poplatků, které musí v dané zemi EU platit.

Tabulka 23 Zpoplatnění silniční sítě v EU

Stát	Dálniční známky	Mýto		Vjezd do měst	Mosty	Tunely
		do 3,5 t	nad 3,5 t			
Belgie	ne	ne	ne	ne	ne	ano
Bulharsko	ano	ne	ne	ne	ano	ne
Česká republika	ano	ne	ano	ne	ne	ne
Dánsko	ne	ne	ne	ne	ano	ne
Estonsko	ne	ne	ne	ne	ne	ne
Finsko	ne	ne	ne	ne	ne	ne
Francie	ne	ano	ano	ne	ano	ano
Irsko	ne	ne	ne	ne	ne	ne
Itálie	ne	ano	ano	ano	ne	ano
Kypr	ne	ne	ne	ne	ne	ne
Litva	ano*	ne	ne	ne	ne	ne
Lotyšsko	ano	ne	ne	ne	ne	ne
Lucembursko	ano**	ne	ne	ne	ne	ne
Maďarsko	ano	ne	ne	ne	ne	ne
Malta	ne	ne	ne	ne	ne	ne
Německo	ne	ne	ano	ne	ne	ne
Nizozemsko	ne	ne	ne	ne	ne	ano
Polsko	ne	ano	ano	ne	ne	ne
Portugalsko	ne	ano	ano	ne	ano	ne
Rakousko	ano	ne	ano	ne	ne	ano
Rumunsko	ano	ne	ne	ne	ano	ne
Řecko	ne	ano	ano	ano	ne	ano
Slovensko	ano	ne	ne	ne	ne	ne
Slovinsko	ano	ne	ano	ne	ne	ano
Španělsko	ne	ano	ano	ne	ne	ano
Švédsko	ne	ne	ne	ano	ano	ne
Velká Británie	ne	ano	ano	ano	ano	ano

* V Litvě neplatí dálniční známky osobní automobily.

** V Lucembursku platí dálniční známky pouze nákladní vozidla nad 12 t.

Zdroj: autor dle [21], [22], [23], [24], [25], [26]

Systémy výběru poplatků se dělí na manuální systém výběru mýtného, automatický (technologie mikrovln) systém výběru mýtného a satelitní systém výběru mýtného.

Manuální systém je zastaralý a od jeho používání se ustupuje a nahrazuje ho právě systém automatický. Manuální systém je založen na tom, že při vjezdu do placeného úseku si řidič na mýtnicích vyzvedne lístek a při výjezdu z placeného úseku poté musí na základě projetých placených úseků zaplatit mýtné. Tento způsob je nevýhodný v tom, že řidič musí při vjezdu i výjezdu v placeného úseku zastavovat a platit poplatek.

Automatický systém je založen na tom, že ve vozidle je umístěna palubní jednotka. Na zpoplatněných úsecích jsou postaveny mýtné brány, a když vozidlo se zabudovanou palubní jednotkou projede pod mýtnou branou, automaticky se zaznamená průjezd a s tím spojené placení mýtného. Řidič tak nemusí vůbec zpomalovat a nemusí se během jízdy zdržovat.

Nejvyspělejším systémem výběru mýtného je systém satelitní. Ten pracuje na tom systému, že je stejně jako u technologie mikrovln umístěna ve vozidla palubní jednotka. Pomocí této jednotky se eviduje výkon vozidla na základě signálu z družice, která monitoruje jízdu vozidla.

Jak bylo zmíněno výše, tak se poplatky vybírají také prostřednictvím dálničních známek, tedy prostřednictvím časového zpoplatnění. V některých zemích se tímto způsobem zpoplatňují pouze vozidla do 3,5t. Některé země ovšem tento systém zpoplatnění používají pro všechna vozidla, tedy o vozidla nad 3,5 t. Je to z toho důvodu, že zatím tyto země nezavedly zpoplatnění pomocí mýtného. V dohledné době by ale mělo dojít i v těchto zemích k zavedení mýtného, buď na základě technologie mikrovln, nebo satelitního systému.

Podle získaných údajů a z prognóz, které jsou zveřejňovány, by výkonové zpoplatnění mělo nahradit dálniční známky i u vozidel do 3,5 t a mělo by být zavedeno i na silnicích nižších tříd. Tento systém by byl výhodný v tom, že by bylo možné přehledně kontrolovat placení poplatků, snížily by se náklady z pohledu státu (odpadly by náklady na distribuci dálničních známek). Díky tomuto systému by mělo do státní rozpočtu státu přibýt nemalé množství prostředků, které by mohly být použity na obnovu silniční infrastruktury.

Tento způsob zpoplatnění užívání vozidel by se měl v dohledné budoucnosti rozšířit do všech členských států Evropské unie a měl by se tak vytvořit jednotný systém zpoplatnění pozemních komunikací v Evropě.

4.3 Pohonné hmoty

Podle směrnice Evropského společenství jsou pro všechny členské státy určeny minimální sazby daní z minerálních olejů. Tzn. že silniční doprava je povinně zdaněna také pomocí daně z pohonných hmot. Ve směrnici jsou uvedeny minimální sazby daně v eurech na 1000 litrů, tzn. že země mohou tuto daň ve svých zákonech i zvýšit. Nicméně, jak je patrné z tabulky 20 (Ceny pohonných hmot v zemích EU), pohybují se ceny pohonných hmot se pohybují v přepočtu na české koruny v rozmezí od 27 do 42 Kč za Natural 95.

Mohlo by se to zdát jako velký rozdíl, ale tabulka nezohledňuje důležitý fakt a to životní úroveň dané země vyjádřenou v průměrných příjmech občanů. Pokud by se ceny pohonných hmot přepočítaly na průměrný český plat, ceny ve všech zemích EU by byly na stejné úrovni a lišily by se o 10 až maximálně 20%.

Závěr

Silniční doprava je v celé Evropě považována za nepostradatelnou součást dnešního života. Používání silničních vozidel a využívání pozemních komunikací ovšem není zadarmo. Je potřeba získávat prostředky na údržbu a obnovu dopravní infrastruktury, proto podléhá silniční doprava několika daním, pomocí kterých státy tyto prostředky získávají. V zemích Evropské unie jsou systémy výběru daní a poplatků velmi podobné. Nicméně jsou velké odlišnosti ve způsobech výpočtu a ve výši sazeb jednotlivých daní. Z tohoto pohledu by mělo docházet v následujících letech z přibližování systémů jednotlivých zemí.

Problémem silniční dopravy je nárůst výkonů přeprav a s tím související přetěžování pozemních komunikací a zhoršování jejich stavu. Díky tomu vznikají návrhy na změny zpoplatnění silniční dopravy, kdy se státy snaží hlavně zpoplatňovat nákladní vozidla tak, aby bylo sníženo přetížení komunikací v dobách dopravních špiček a aby byly získány potřebné prostředky na obnovu dopravní infrastruktury. Některé změny ve zpoplatnění dopravy již nastaly, některé se teprve chystají. V některých evropských zemích včetně České republiky bylo zavedeno výkonové zpoplatnění vozidel nad 3,5 tuny. Většina těchto daní ale nezohledňuje emisní třídy vozidel nebo denní dobu, ve které vozidla komunikace využívají. Tyto parametry by měly být zohledněny v dohledné době, jelikož Evropský parlament předložil první návrh směrnice na zpoplatnění silniční dopravy, který zohledňuje emisní třídy vozidel. Životní prostředí je v posledních letech velmi diskutovaným tématem, a tak lze očekávat, že tato směrnice v upravené podobě bude zavedena.

V práci je popsán systém zpoplatnění silniční dopravy v České republice a také v zemích Evropské unie. Podle provedeného srovnání jednotlivých zemí je patrné, že ve všech zemích je prosazována myšlenka na omezení nákladní dopravy a to pomocí výkonového mýtného. Součástí práce je také návrh řešení zpoplatnění silniční dopravy v ČR, který počítá se zohledněním výše zmíněných emisních norem, ujeté vzdálenosti a denní doby užití komunikace. Stejným směrem by se podle očekávání měly vydat i ostatní evropské země, a proto by mohl být tento systém začleněn do celoevropského systému mýtného. Návrh počítá se zpoplatněním silniční infrastruktury pro všechny uživatele, tedy i pro nepodnikatele.

Použitá literatura

- [1] PILNÝ, Jaroslav. *Veřejné finance*. 4. dopl. vyd. Pardubice : Univerzita Pardubice, 2005. 241 s. ISBN 80-7194-808-X.
- [2] PILNÝ, Jaroslav. *Ekonomika veřejného sektoru II*. 2. dopl. vyd. Pardubice : Univerzita Pardubice, 2007. 128 s. ISBN 978-80-7194-935-0.
- [3] *Ceed* [online]. 2009 [cit. 2010-03-23]. Soustava daní ČR. Dostupné z WWW: <http://www.ceed.cz/makroekonomie/38_soustava_dani.htm>.
- [4] PRŮŠA, Petr. *Celní hospodářství a daňová soustava : pro kombinovanou formu studia*. Vyd. 1. Pardubice : Univerzita Pardubice, 2006. 100 s. ISBN 80-7194-915-9.
- [5] *Business.center.cz* [online]. 1992 [cit. 2010-05-23]. Zákon č. 586/1992 Sb., o daních z příjmů. Dostupné z WWW: <<http://business.center.cz/business/pravo/zakony/dprij/>>.
- [6] PUCHINGER, Zdeněk. *Úvodní kapitoly k daňové teorii : Daňová soustava ČR*. Vyd. 1. Olomouc : Univerzita Palackého v Olomouci, 2006. 156 s. Dostupné z WWW: <http://www.upol.cz/fileadmin/user_upload/knihovna/Skripta_FF/uvodni_kapitoly_k_da.pdf>. ISBN 80-244-1298-5.
- [7] *Business.center.cz* [online]. 1993 [cit. 2010-03-23]. Zákon č. 16/1993 Sb., o dani silniční. Dostupné z WWW: <<http://business.center.cz/business/pravo/zakony/silnicnidan/>>.
- [8] *Business.center.cz* [online]. 2004 [cit. 2010-03-23]. Zákon č. 235/2004 Sb., o dani z přidané hodnoty. Dostupné z WWW: <<http://business.center.cz/business/pravo/zakony/dph/>>.
- [9] *Business.center.cz* [online]. 2003 [cit. 2010-03-25]. Zákon č. 353/2003 Sb., o spotřebních daních. Dostupné z WWW: <<http://business.center.cz/business/pravo/zakony/spotrebnidan/>>.

- [10] *Business.center.cz* [online]. 2004 [cit. 2010-03-25]. Zákon č. 634/2004 Sb., o správních poplatcích. Dostupné z WWW: <<http://business.center.cz/business/pravo/zakony/spravni-poplatky/>>.
- [11] *Ministerstvo financí České republiky* [online]. 1999 [cit. 2010-03-25]. Zákon č. 168/1999 Sb., o pojištění odpovědnosti z provozu vozidla. Dostupné z WWW: <http://www.mfcr.cz/cps/rde/xchg/mfcr/xsl/zakony_7987.html>.
- [12] *Portál veřejné správy České republiky* [online]. 1997 [cit. 2010-03-25]. Zákon č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích. Dostupné z WWW: <http://portal.gov.cz/wps/portal/_s.155/701?kam=zakon&c=13/1997>.
- [13] *České dálnice* [online]. 2002, poslední změna 2010-04-30 [cit. 2010-03-28]. Dálniční síť. Dostupné z WWW: <<http://www.ceskedalnice.cz/>>.
- [14] *MYTOCZ.cz* [online]. 2010 [cit. 2010-03-28]. Krok za krokem. Dostupné z WWW: <<http://www.mytocz.cz/>>.
- [15] *Euroskop.cz* [online]. 2008-09-07 [cit. 2010-03-29]. Výběr poplatků za užívání pozemních komunikací kamiony. Dostupné z WWW: <<http://www.euroskop.cz/8454/2187/clanek/vyber-poplatku-za-uzivani-po-zemnich-komunikaci-kamiony/>>.
- [16] *Business.center.cz* [online]. 2010 [cit. 2010-04-10]. Teritoriální informace - země. Dostupné z WWW: <<http://www.businessinfo.cz/cz/rubrika/teritorialni-informace-zeme/1000540/>>.
- [17] *Comparatif de 9 assurances auto* [online]. 2010 [cit. 2010-04-10]. Taxe voiture en 2010. Dostupné z WWW: <<http://www.mon-assurance-auto.be/voiture-taxe-automobile.html>>.
- [18] *SKAT* [online]. 2010 [cit. 2010-04-10]. Tax, customs and duties in Denmark. Dostupné z WWW: <<http://www.skat.dk/SKAT.aspx?oId=1812700&vId=0>>.
- [19] *ManagerWeb.cz* [online]. 2007 [cit. 2010-04-10]. Silniční daň a její porovnání. Dostupné z WWW: <<http://financnimanagement.ihned.cz/c1-20922070-silnicni-dan-a-jeji-porovnani>>.

- [20] *CFE Portal* [online]. 2010 [cit. 2010-04-11]. Roal Tax, Road Tolls and Fees in the Netherlands. Dostupné z WWW: <<http://www.cfe-eutax.org/taxation/road-tax/netherlands>>.
- [21] *ABA - Autoklub Bohemia Assistance* [online]. 2009 [cit. 2010-04-11]. Nizozemsko - Dopravní předpisy, mýtné. Dostupné z WWW: <<http://www.aba.cz/turisticke-informace/nizozemsko/dopravni-predpisy-mytne>>.
- [22] *I. T. S. Spedition Brno, spol. s.r.o.* [online]. 2009 [cit. 2010-04-16]. Mýtné v Německu. Dostupné z WWW: <<http://www.its-co.cz/myto/nemecko>>.
- [23] *Gerlos Alpine Road* [online]. 2008 [cit. 2010-04-24]. Rates Gerlos Alpine Road 2010. Dostupné z WWW: <<http://www.gerlosstrasse.at/en/>>.
- [24] *Finance.cz* [online]. 2010 [cit. 2010-04-24]. Minimální sazby daní v EU. Dostupné z WWW: <<http://www.finance.cz/dane-a-mzda/svet/sazby-EU/>>.
- [25] *Půjčovna obytných vozů* [online]. 2008 [cit. 2010-05-23]. Mosty a tunely. Dostupné z WWW: <http://www.obytne-vozy.cz/mosty_a_tunely.php>.
- [26] *ORBION.CZ* [online]. 2007 [cit. 2010-04-26]. Kypr: Doprava na Kypru. Dostupné z WWW: <<http://kypr.orbion.cz/doprava/>>.

Seznam tabulek

Tabulka 1 Celkové investiční výdaje do dopravní infrastruktury (mil. Kč).....	13
Tabulka 2 Celkové výdaje na opravy a údržbu dopravní infrastruktury (mil. Kč)	13
Tabulka 3 Investiční výdaje do dopravní infrastruktury z rozpočtu MD a ze SFDI (mil. Kč).....	14
Tabulka 4 Sazby daně z minerálních olejů.....	22
Tabulka 5 Poplatky za zápis do registru vozidel	23
Tabulka 6 Registrační značka a řidičský průkaz	24
Tabulka 7 Technická způsobilost	24
Tabulka 8 Sazby mýtného pro dálnice a RS v pátek od 15 hod. do 21 hod.	31
Tabulka 9 Sazby mýtného pro dálnice a RS pro ostatní dobu v týdnu.....	31
Tabulka 10 Sazby mýtného pro silnice I. třídy v pátek od 15 hod. do 21 hod.	32
Tabulka 11 Sazby mýtného pro silnice I. třídy pro ostatní dobu v týdnu.....	32
Tabulka 12 Výše ekologické daně.....	33
Tabulka 13 Registrační a pravidelná daň z vozidel v zemích EU	36
Tabulka 14 Přehled cen za jednu jízdu přes Storebæltský most.....	39
Tabulka 15 Přehled cen za jednu jízdu přes Øresundský most	39
Tabulka 16 Úseky zpoplatněné zvláštním mýtem v Rakousku.....	42
Tabulka 17 Ceny dálničních známek v Rakousku pro rok 2010.....	42
Tabulka 18 Ceny dálničních známek ve Slovinsku 2010.....	43
Tabulka 19 Přehled cen za jednu jízdu přes Öresundský most	45
Tabulka 20 Minimální sazby daně pro jednotlivé minerální oleje	45
Tabulka 21 Ceny pohonných hmot v zemích EU.....	46
Tabulka 22 Sazby DPH v zemích EU 2010	47
Tabulka 23 Zpoplatnění silniční sítě v EU	53

Seznam obrázků

Obrázek 1 Struktura celkových příjmů státního rozpočtu za 1. čtvrtletí 2009	19
Obrázek 2 Dopravní značení označující zpoplatnění	27
Obrázek 3 Síť časově zpoplatněných komunikací 2010	28
Obrázek 4 Dálniční kupón pro rok 2010	30
Obrázek 5 Síť výkonově zpoplatněných komunikací 2010.....	30
Obrázek 7 Mýtnice ve Francii	40
Obrázek 8 Mýtnice v Itálii.....	40
Obrázek 10 Průsmyk Gerloß Alpenstraße	43
Obrázek 11 Mýtná brána ve Slovinsku.....	44

Seznam zkratk

MD	ministerstvo dopravy
MF	ministerstvo financí
SFDI	Státní fond dopravní infrastruktury
DKK	dánská koruna
SEK	švédská koruna
HUF	maďarský forint
PLN	polský zlotý
GBP	britská libra

Seznam příloh

Příloha č. 1 Roční sazby silniční daně v ČR

Příloha č. 2 Seznam úseků dálnic a rychlostních silnic podléhajících časovému zpoplatnění

Příloha č. 3 Seznam úseků dálnic, rychlostních silnic a silnic I. třídy podléhajících výkonovému zpoplatnění

Příloha č. 4 Složky externích nákladů (Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2006/38/ES)

Příloha č. 1

Roční sazby silniční daně v ČR

Roční sazba daně ze základu daně činí pro osobní automobily při zdvihovém objemu motoru:

do 800 cm ³	1 200 Kč
nad 800 cm ³ do 1250 cm ³	1 800 Kč
nad 1250 cm ³ do 1500 cm ³	2 400 Kč
nad 1500 cm ³ do 2000 cm ³	3 000 Kč
nad 2000 cm ³ do 3000 cm ³	3 600 Kč
nad 3000 cm ³	4 200 Kč

Roční sazba daně ze základu daně činí pro ostatní vozidla a návěsy:

při počtu náprav	hmotnosti	sazba
1 náprava	do 1 tuny	1 800 Kč
	nad 1 t do 2 t	2 700 Kč
	nad 2 t do 3,5 t	3 900 Kč
	nad 3,5 t do 5 t	5 400 Kč
	nad 5 t do 6,5 t	6 900 Kč
	nad 6,5 t do 8 t	8 400 Kč
	nad 8 t	9 600 Kč
	2 nápravy	do 1 tuny
nad 1 t do 2 t		2 400 Kč
nad 2 t do 3,5 t		3 600 Kč
nad 3,5 t do 5 t		4 800 Kč
nad 5 t do 6,5 t		6 000 Kč
nad 6,5 t do 8 t		7 200 Kč
nad 8 t do 9,5 t		8 400 Kč
nad 9,5 t do 11 t		9 600 Kč
nad 11 t do 12 t		10 800 Kč
nad 12 t do 13 t		12 600 Kč
nad 13 t do 14 t		14 700 Kč
nad 14 t do 15 t		16 500 Kč
nad 15 t do 18 t		23 700 Kč
nad 18 t do 21 t		29 100 Kč
nad 21 t do 24 t		35 100 Kč
nad 24 t do 27 t		40 500 Kč
nad 27 t	46 200 Kč	
3 nápravy	do 1 tuny	1 800 Kč
	nad 1 t do 3,5 t	2 400 Kč
	nad 3,5 t do 6 t	3 600 Kč

při počtu náprav	hmotnosti	sazba
	nad 6 t do 8,5 t	6 000 Kč
	nad 8,5 t do 11 t	7 200 Kč
	nad 11 t do 13 t	8 400 Kč
3 nápravy	nad 13 t do 15 t	10 500 Kč
	nad 15 t do 17 t	13 200 Kč
	nad 17 t do 19 t	15 900 Kč
	nad 19 t do 21 t	17 400 Kč
	nad 21 t do 23 t	21 300 Kč
	nad 23 t do 26 t	27 300 Kč
	nad 26 t do 31 t	36 600 Kč
	nad 31 t do 36 t	43 500 Kč
	nad 36 t	50 400 Kč
4 nápravy a více náprav	do 18 tun	8 400 Kč
	nad 18t do 21 t	10 500 Kč
	nad 21 t do 23 t	14 100 Kč
	nad 23 t do 25 t	17 700 Kč
	nad 25 t do 27 t	22 200 Kč
	nad 27 t do 29 t	28 200 Kč
	nad 29 t do 32 t	33 300 Kč
	nad 32 t do 36 t	39 300 Kč
	nad 36 t	44 100 Kč

Seznam úseků dálnic a rychlostních silnic podléhajících časovému zpoplatnění

Označení	Úsek	Délka (km)
D1	Praha, Chodov – Kývalka (exity 2-182)	180,0
D1	Brno, Slatina - Říkovice (exity 201 -272)	70,9
D1	Lipník nad Bečvou – Bohumín (exity 298-370)	73,2
D2	Brno, Chrlice – státní hranice (exit 3 až km 61) (v opačném směru až od Lanžhot, odpočívka)	57,8
D5	Praha, Třebonice – Beroun, východ (exity 1-14)	14,4
D5	Beroun, centrum - státní hranice (exit 18 až km 151) (v opačném směru až od Rozvadov, odpočívka)	132,2
D8	Praha, Březiněves – státní hranice (km -3,5 až km 92)	95,6
D11	Praha, Horní Počernice – Sedlice (exity 1-84)	84,7
R1	Modletice (D1/R1) – Praha, Řepy (bude zpoplatněno až po zprovoznění a příslušném dopravním značení úseku Modletice - Praha, Slivenec)	33,6
R4	Jíloviště – Skalka (exity 8/9-41)	31,6
R6	Praha, Řepy – Nové Strašecí (exity 1-32)	31,7
R7	Praha, Ruzyně-letišť – Knovíz (exity 2-18)	16,6
R10	Praha, Satalice – Bezděčín (exity 1-39)	40,2
R10	Kosmonosy – Ohrazenice (exity 46-71)	25,0
R35	Liberec, Hodkovičká – Ohrazenice (exity 26-44)	17,5
R35	Sedlice – Opatovice (exity 126-129)	4,1
R35	Mohelnice, jih – Křelov (exity 235-261)	25,8
R35	Olomouc, Topolany – Lipník nad Bečvou (km 264 až exit 296)	32,4
R46	Vyškov, východ – Olomouc, Slavonín (exit 1 až km 39)	39,2
R48	Bělotín – Bělotín, východ (exity 1-3)	3,5
R48	Frydek-Místek – Žukov (km 47 až exit 70)	19,4
R52	Rajhrad – Pohořelice, jih (exity 10-26)	16,9
R55	Hulín – Otrokovice, sever (exity 16-32)	16,4
R56	Ostrava, Hrabová – Frýdek-Místek (exity 39 - 51)	12,2
R63	Bystřany – Řehlovice (exity 1-7)	7,0

Seznam úseků dálnic, rychlostních silnic a silnic I. třídy podléhajících výkonovému zpoplatnění

Označení	Úsek	Délka (km)
D1	Praha, Spořilov – Řikovice (exity 1-272)	272,5
D1	Lipník nad Bečvou – státní hranice (exit 298 až km 377)	79,5
D2	Brno, jih – státní hranice (exit 1 až km 61)	61,0
D3	Mezno – Čekanice (exity 62-76)	14,2
D5	Praha, Třebonice – státní hranice (exit 1 až km 151)	150,9
D8	Praha, Březiněves – státní hranice (km -3,5 až km 92)	95,6
D11	Praha, Horní Počernice – Sedlice (exity 1-84)	84,7
R1	Praha, Satalice – Praha, Běchovice	3,3
R1	Modletice (D1/R1) – Praha, Ruzyně-staré letiště	35,4
R4	Jíloviště – Skalka (exity 8/9-41)	31,6
R4	Rakovické Chalupy – Nová Hospoda (exity 77-84)	7,3
R6	Praha, Řepy – Nové Strašecí (exity 1-32)	31,7
R6	Jenišov – Cheb, sever (exity 131-169)	26,2
R7	Praha, Ruzyně-letiště – Knovíz (exity 2-18)	16,6
R7	Panenský Týnec – Smolnice (exity 37-41)	2,5
R7	Bítozeves – Žiželice (exity 60-66)	5,3
R10	Praha, Satalice – Ohrazenice (exity 1-71)	71,3
R35	Liberec, Hodkovická – Ohrazenice (exity 26-44)	17,5
R35	Sedlice – Opatovice (exity 126–129)	4,1
R35	Mohelnice, jih – Křelov (exity 235-261)	25,8
R35	Olomouc, Topolany – Lipník nad Bečvou (km 264 až exit 296)	32,4
R46	Vyškov, východ – Olomouc, Slavonín (exit 1 až km 39)	39,2
R48	Bělotín – Bělotín, východ (exity 1-3)	3,5
R48	Frýdek-Místek – Žukov (km 47 až exit 70)	19,4
R52	Modřice – Pohořelice, jih (exity 7-26)	19,5
R55	Hulín - Otrokovice, sever (exity 16-32)	16,4
R56	Ostrava, Hrabová – Frýdek-Místek (exity 39-51)	12,2
R63	Bystřany – Řehlovice (exity 1-7)	7,0
I/11	Hradec Králové, Kukleny – Platiště nad Labem	3,4
I/11	Český Těšín, Svibice – Mosty u Jablunkova, státní hranice	16,6
I/30	Lovosice – Ústí nad Labem	14,4
I/33	Platiště nad Labem – Náchod, Branka	23,5
I/35	Křelov – Olomouc, Řepčín (okružní křižovatka)	2,4
I/35	Horní Chrastava – Liberec, Hodkovická (exit 26)	12,8
I/38	Jihlava, Bedřichov – Jihlava, západ	3,6
I/46	Olomouc, Slavonín – Olomouc, centrum	1,1
I/47	Kroměříž, východ – Hulín	3,6
I/47	Prerov – Bělotín	22,4
I/48	Bělotín, východ – Frýdek-Místek	40,0

I/52	Pohořelice, jih – Mikulov, státní hranice	20,7
I/55	Přerov, Horní Moštěnice – Hulín (I/47)	11,4
I/58	Skotnice – Krmelín	13,2

Složky externích nákladů (Směrnice parlamentu a Rady 2006/38/ES)

Tabulka 1: Náklady na znečištění ovzduší vozidlem (PCV)

Eurocent/vozokilometr	Příměstské silnice	Ostatní městské silnice
EURO O	16	13
EURO I	11	8
EURO II	8	8
EURO III	7	6
EURO IV	4	4
EURO V a méně znečišťující	3	2

Zdroj: KOM(2008)436

Tabulka 2: Účtovatelné náklady v důsledku hluku způsobeného vozidly (NCV)

Eurocent/vozokilometr	Den	Noc
Příměstské silnice	1,1	2
Ostatní městské silnice	0,13	0,23

Zdroj: KOM(2008)436

Tabulka 3: Účtovatelné náklady v důsledku přetížení dopravy způsobeného vozidly (CCV)

Eurocent/vozokilometr	Časové období A	Časové období B	Časové období C
Příměstské silnice	0	20	65
Ostatní městské silnice	0	2	7

Zdroj: KOM(2008)436

Poznámka 3: Časové období A je období mimo dopravní špičku s plynulým provozem. Časové období B je období dopravní špičky nebo období blížící se dopravní špičce, které se vyznačuje nestabilitou provozu. Časové období C je období mimořádné dopravní špičky, kdy je provoz řízen nebo kdy dojde k jeho kolapsu.