

Univerzita Pardubice
Dopravní fakulta Jana Pernera

Zpoplatnění silniční dopravy
Radim Froš

Bakalářská práce
2013

Univerzita Pardubice
Dopravní fakulta Jana Pernera
Akademický rok: 2012/2013

ZADÁNÍ BAKALÁŘSKÉ PRÁCE

(PROJEKTU, UMĚLECKÉHO DÍLA, UMĚLECKÉHO VÝKONU)

Jméno a příjmení: **Radim Froš**
Osobní číslo: **D10032**
Studijní program: **B3709 Dopravní technologie a spoje**
Studijní obor: **Dopravní management, marketing a logistika**
Název tématu: **Zpoplatnění silniční dopravy**
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. Legislativa a daňové povinnosti související se zpoplatněním silniční dopravy
2. Analýza současného stavu
3. Návrh systému zpoplatnění silniční dopravy

Závěr

UPA064773



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

Vedoucí bakalářské práce: Ing. Jiří Čáp, Ph.D.
Katedra dopravního managementu, marketingu
a logistiky
Datum zadání bakalářské práce: 30. listopadu 2012
Termín odevzdání bakalářské práce: 31. května 2013

prof. Ing. Bohumil Čalák, CSc.
děkan

L.S.

prof. Ing. Václav Melichar, CSc.
vedoucí katedry

V Pardubicích dne 30. listopadu 2012

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 31. 5. 2013

Radim Froš

Na tomto místě bych rád poděkoval Ing. Jiřímu Čápovi, Ph.D. za odborné vedení, cenné rady a připomínky, které mi poskytl při zpracování mé bakalářské práce.

Tato bakalářská práce vznikla v rámci řešení projektu „Podpora stáží a odborných aktivit při inovaci oblasti terciárního vzdělávání na DFJP a FEI Univerzity Pardubice, reg. č.: CZ.1.07/2.4.00/17.0107“, v týmu Mýtné systémy v dopravě.

ANOTACE

Bakalářská práce je zaměřena na zpoplatnění silniční dopravy v České republice i v zahraničí. Pojednává o daních a poplatcích, které jsou spojené s užíváním silniční dopravy. Zároveň navrhuje regulaci dopravy v typových městech s ohledem na počet obyvatel a dopravní situaci.

KLÍČOVÁ SLOVA

silniční doprava, zpoplatnění, legislativa, daně, poplatky, regulace dopravy

TITTLE

The Road Charging

ANNOTATION

The thesis is focused on road charging in the Czech Republic and abroad. It discusses the taxes and fees that are associated with the use of road transport. It also proposes regulation of traffic in urban types with regard to their population and traffic.

KEYWORDS

road transport, pricing, legislation, taxes, fees, traffic control

Obsah

Úvod	9
1 Legislativa a daňové povinnosti související se zpoplatněním silniční dopravy	11
1.1 Základní pojmy	11
1.2 Zákony týkající se silniční dopravy a jejího zpoplatnění	12
1.2.1 Zákon o silniční dopravě	13
1.2.2 Zákon o pozemních komunikacích	13
1.2.3 Zákon o pojištění odpovědnosti z provozu vozidla	15
1.3 Legislativa EU	15
1.3.1 Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2006/38/ES	15
1.3.2 Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2003/30/ES	17
1.4 Přímé daně	18
1.4.1 Silniční daň	18
1.4.2 Daň z příjmů fyzických osob	19
1.4.3 Daň z příjmů právnických osob	19
1.5 Nepřímé daně	20
1.5.1 Spotřební daň	20
1.5.2 Daň z přidané hodnoty	21
1.6 Poplatky	22
1.6.1 Správní poplatky	22
1.6.2 Místní poplatky	22
2 Analýza současného stavu	24
2.1 Silniční daň	24
2.2 Spotřební daň	27
2.3 Daň z přidané hodnoty	28
2.4 Registrace vozidla	29

2.5	Pojištění vozidla.....	31
2.6	Zpoplatnění dálnic a rychlostních silnic	33
2.6.1	Časové zpoplatnění.....	34
2.6.2	Výkonové zpoplatnění.....	36
2.7	Zpoplatnění místních komunikací	41
2.8	Zpoplatnění v ostatních evropských zemích.....	42
2.8.1	Německo.....	42
2.8.2	Slovensko.....	42
2.8.3	Rakousko	43
2.8.4	Velká Británie.....	44
2.8.5	Švýcarsko.....	45
2.8.6	Poplatky za použití mostů a průjezdy tunelů.....	46
2.8.7	Porovnání zpoplatnění silniční dopravy v ČR a v Evropě.....	48
3	Návrh systému zpoplatnění silniční dopravy.....	49
3.1	Sídelní celek s počtem obyvatel do 25 tisíc.....	51
3.2	Sídelní celek s počtem obyvatel do 100 tisíc.....	53
3.3	Sídelní celek s počtem obyvatel do 500 tisíc.....	55
3.4	Sídelní celek s počtem obyvatel do 1,5 milionu.....	58
3.5	Sídelní celek s počtem obyvatel nad 1,5 milionu	59
3.6	Shrnutí regulačních opatření v jednotlivých sídelních celcích	61
	Závěr	62
	Použitá literatura	64
	Seznam tabulek	68
	Seznam obrázků	69
	Seznam zkratk.....	70

Úvod

Doprava v současné době tvoří jedno z nejdůležitějších odvětví národního hospodářství. Na kvalitu dopravy má stále větší vliv rozvíjející se dopravní infrastruktura a bez fungující dopravy si dnes lze jen těžko svět představit. Doprava také představuje významnou složku státního rozpočtu, ať už na straně příjmové, která vyplývá ze zpoplatnění dopravy, tak na straně výdajové ve formě údržby a výstavby nové infrastruktury.

V současné době se doprava potýká s problémy, které jsou způsobené přetížením dopravy a dopravní infrastruktury, která se ve velkém množství případů nachází v nevyhovujícím stavu. S nevyhovujícím stavem dopravní infrastruktury je spojený vysoký objem nákladní přepravy, která se uskutečňuje převážně po silnici. Dalšími problémy jsou neustálé zvyšování emisí škodlivých látek a zvyšující se počet kongescí, což vede ke znečištění životního prostředí.

Nejrozšířenějším druhem dopravy v České republice je doprava silniční, což vyplývá zejména z geografických podmínek našeho státu. S menší rozlohou jsou spojené menší vzdálenosti, které je třeba po dopravních cestách absolvovat a právě silniční doprava je na krátké vzdálenosti, co se týče ekonomických, tak také časových aspektů, nejvhodnější. K silným stránkám silniční dopravy patří velmi hustá síť pozemních komunikací, která umožňuje tzv. přepravu "z domu do domu". Další silnou stránkou silniční dopravy je její operativnost, což znamená, že kdykoli je možné změnit trasu dopravy a tím rychle reagovat na aktuálně vzniklé situace na trase původní.

Díky husté dopravní síti je silniční doprava rozšířená ve vnitrostátním i mezinárodním měřítku. Jelikož je Česká republika členem EU, má na dopravu vliv jak národní politika a legislativa, tak i politika a legislativa evropská. S tímto faktem je spojená nutnost dlouhodobé koncepce při výstavbě nové dopravní infrastruktury a také kvalitní napojení na evropskou silniční síť.

Tato práce se zabývá legislativním rámcem a daňovými povinnostmi související se zpoplatněním silniční dopravy, analýzou současného stavu daňové zátěže uživatelů silniční dopravy, ke které patří daň silniční, daň spotřební, daň z přidané hodnoty, dále povinnostmi spojené s pojištěním odpovědnosti za škodu způsobenou provozem vozidla, časovým a výkonovým zpoplatněním v České republice i v zahraničí.

Závěrečná část práce je zaměřena na regulační opatření, které je možno v silniční dopravě aplikovat a jejich různorodost v závislosti na velikosti daného celku. Cílem této práce je navrhnout regulaci dopravy městských sídelních celků v závislosti na počtu obyvatel a charakteristice daného sídla pomocí zpoplatnění uživatele dopravy. Práce nabízí jednotlivé rozdělení sídelních celků podle počtu obyvatel a dopravní situace a následně nabízí návrh řešení regulace dopravy pomocí určitých regulačních opatření.

1 Legislativa a daňové povinnosti související se zpoplatněním silniční dopravy

Úvodní kapitola bakalářské práce se zabývá problematikou legislativních předpisů a z nich vznikajících daňových povinností, které souvisejí se zpoplatněním silniční infrastruktury. Uživatelé, kteří provozují silniční dopravu, se rozdělují na dvě skupiny. První skupina využívá silniční dopravu pro vlastní potřeby, druhá ji využívá za účelem dosažení zisku pomocí uspokojování potřeb druhých.

1.1 Základní pojmy

Na úvod této práce je nutné vymezit a definovat základní pojmy, které se týkají problematiky zpoplatnění silniční dopravy i dopravy samotné.

Doprava

„Obecně lze dopravu definovat jako jakékoliv přemístění osob či hmotných statků, provedené buď vlastní silou nebo zprostředkovaně. Z ekonomického hlediska lze definovat dopravu jako specifickou lidskou činnost, kterou se provádí cílevědomé přemístění osob a hmotných statků, které se svými (nehmotnými) efekty projevuje v sociologicko-ekonomickém systému společnosti.“ [1, str. 4]

Dopravu lze rozdělit podle přemísťovaného objektu na dopravu osob nebo nákladů. V obecném pojetí mohou být předmětem přemístění i média (kapaliny, elektřina, plyny), zprávy a informace.

Doprava je nejvýznamnější složkou vzájemně na sebe navazujících činností při výrobě a oběhu zboží.

Daň

Definic daně je v různých publikacích od různých autorů velké množství. Mezi tu, která se používá nejčastěji, patří tato: *„Daň je definována jako povinná, zákonem určená platba do veřejného rozpočtu. Je to platba neúčelová, pravidelně se opakující buď v časových intervalech (např. každoroční placení daně z příjmu) nebo při stejných okolnostech (např. při každém převodu nemovitosti).“* [2, str. 21]

Daně jsou velmi důležitým prostředkem k získání finančních prostředků zejména pro státní rozpočet a z něj financovaných úloh. Z tohoto důvodu je jejich existence přínosná, avšak přílišné zásahy státu do ekonomiky a neustálé zvyšování úrovně zdanění můžou negativně ovlivňovat funkci tržního mechanismu.

Odborná literatura říká, že daň tedy představuje tzv. transfer peněžních prostředků. Tyto prostředky putují od soukromého sektoru k sektoru veřejnému. [3]

Mezi tři základní funkce daní patří funkce fiskální, stabilizační a redistribuční. Fiskální funkce umožňuje financovat veřejné statky a potřeby pomocí získaných finančních prostředků. Stabilizační funkce souvisí s hospodářskou politikou státu. Tato funkce daní zmírňuje cyklické vývoje v ekonomice. Funkce redistribuční slouží zejména pro zmírnění rozdílů mezi jednotlivými subjekty. Tato funkce se nejvíce projevuje u progresivních daní, u kterých platí, že vyšší příjmy popř. vyšší majetek je zdaněn více než příjmy nižší.

Daně můžeme dělit podle různých kritérií, avšak pro nás bude nejdůležitější dělení dle vazby na důchod poplatníka. Dle tohoto kritéria dělíme daně na přímé (daň z příjmu fyzických osob, daň z příjmu právnických osob, daň silniční,..) a nepřímé (daň z přidané hodnoty, spotřební daň,..).

Poplatek

Definice poplatku, jak uvádí odborná literatura, je následující: „*Poplatek je peněžním ekvivalentem za služby poskytované veřejným sektorem. Jako takový je účelový, dobrovolný a nepravidelný. Považuje se za návratný ve smyslu obdržení protihodnoty ve formě veřejné služby.*” [2, str. 21]

Poplatek je tedy na rozdíl od daně účelový, což znamená, že plátce tohoto poplatku může ovlivnit, na co bude tento poplatek použit. Toto o dani říct nemůžeme, protože nevíme, na co tyto vybrané finanční prostředky budou použity. Dalším rozdílem oproti dani je fakt, že po zaplacení poplatku očekáváme nějakou službu jako protihodnotu. Například při zakoupení dálniční známky zaplatíme dálniční poplatek, což nám umožní používat dálniční síť.

1.2 Zákony týkající se silniční dopravy a jejího zpoplatnění

Silniční dopravu po silniční infrastruktuře nelze provozovat jak se každému zlíbí. Tuto činnost upravuje řada zákonů a nařízení. Mezi základní a nejdůležitější zákony patří zákon o silniční dopravě, o pozemních komunikacích, o pojištění odpovědnosti z provozu vozidla

a dále třeba nařízení vlády o výši časových poplatků, sazeb mýtného, slevy na mýtném a o postupu při uplatnění slevy na mýtném.

1.2.1 Zákon o silniční dopravě

„Zákon č. 111/1994 Sb., o silniční dopravě, upravuje podmínky provozování silniční dopravy silničními motorovými vozidly prováděné pro vlastní a cizí potřeby za účelem podnikání, jakož i práva a povinnosti právnických a fyzických osob s tím spojené a pravomoc a působnost orgánů státní správy na tomto úseku.“ [4]

Tento zákon se také vztahuje k silniční dopravě nebezpečných věcí, ať už za účelem podnikání nebo za jiným účelem, která se uskutečňuje po dálnicích, silnicích, místních komunikacích a veřejně přístupných účelových komunikacích a volném terénu. Výjimkou je doprava prováděná ozbrojenými silami nebo také bezpečnostními sbory. Zákon o silniční dopravě se naopak nevztahuje na provozování silniční dopravy, která je provozována pro soukromé potřeby provozovatele vozidla, členů jeho rodiny a jiných osob, pokud není prováděna za úplatu. [4]

Jedna z částí zákona o silniční dopravě se zabývá provozováním silniční dopravy pro cizí potřeby velkými vozidly, což znamená poskytnutí dopravních služeb za určitou úplatu. Tuto dopravu je možné provozovat pouze na základě koncese vydané příslušným dopravním úřadem. Koncesi lze udělit pouze fyzické osobě, která má trvalý pobyt na území České republiky a právnické osobě se sídlem na území České republiky. Zákon upravuje podmínky, které je nutné splnit k úspěšnému udělení koncese.

1.2.2 Zákon o pozemních komunikacích

„Zákon č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, upravuje kategorizaci pozemních komunikací, jejich stavbu, podmínky užívání a jejich ochranu, práva a povinnosti vlastníků pozemních komunikací a jejich uživatelů, výkon státní správy ve věcech pozemních komunikací příslušnými silničními správními úřady.“ [5]

Dále tento zákon definuje pozemní komunikaci jako: *„dopravní cestu určenou k užití silničními a jinými vozidly a chodci, včetně pevných zařízení nutných pro zajištění tohoto užití a jeho bezpečnosti“.* [5]

Vzhledem k tématu této práce, která se zabývá zpoplatněním silniční dopravy, je pro nás důležitou částí zákona o pozemních komunikacích ta, která se zabývá vymezením tohoto

zpoplatnění. Zákon říká, že zpoplatněnou pozemní komunikaci lze užit silničním motorovým vozidlem, které má nejméně čtyři kola, jeho nejvyšší povolená hmotnost nepřekračuje 3,5 tuny a pouze po uhrazení časového poplatku. Tento poplatek lze uhradit na deset dnů, jeden měsíc nebo kalendářní rok. [5]

Zákon o pozemních komunikacích umožňuje používání zpoplatněných úseků pozemní komunikace i motorovým vozidlům, jejichž nejvyšší povolená hmotnost je vyšší než 3,5 tuny. Toto vozidlo musí mít nejméně čtyři kola a podléhá úhradě mýtného. Internetové stránky ministerstva dopravy popisují mýtné, resp. výkonové zpoplatnění, jako zpoplatnění závislé na skutečně ujeté vzdálenosti. Na rozdíl od časových poplatků za užívání, které jsou stanoveny v závislosti na době předplaceného užívání. Mýtným tedy rozumíme částku, kterou zaplatíme za jízdu mezi dvěma místy na pozemní komunikaci. [6]

„Vyhláška č. 435/2012 Sb., o užívání pozemních komunikací zpoplatněných časovým poplatkem a o změně vyhlášky č. 527/2006 Sb., o užívání zpoplatněných pozemních komunikací, stanovuje pozemní komunikace, jejichž užití podléhá časovému poplatku a vzory kupónů prokazujících zaplacení časového poplatku, způsob jejich vyplňování evidence, způsob umístění kupónů prokazujících úhradu časového poplatku ve vozidle.“ [7]

Tato vyhláška obsahuje dvě přílohy. V první příloze jsou vzory kupónů, ve druhé pak seznam pozemních komunikací, při jejichž užívání jsme povinni zaplatit časový poplatek.

„Vyhláška č. 470/2012 Sb., o užívání pozemních komunikací zpoplatněných mýtným, stanovuje pozemní komunikace, jejichž užití podléhá mýtnému, výši kauce při poskytnutí elektronického zařízení, způsob provádění evidence v systému elektronického mýtného a způsob úhrady mýtného a prokázání úhrady mýtného.“ [8]

Tato vyhláška obsahuje také dvě přílohy. V první příloze jsou uvedeny dálnice a rychlostní silnice podléhající mýtnému. Ve druhé příloze je seznam silnic I. třídy, které také podléhají mýtnému.

„Nařízení vlády č. 484/2006 Sb., o výši časových poplatků, sazeb mýtného, slevy na mýtném a o postupu při uplatnění slevy na mýtném, zpracovává příslušné předpisy Evropské unie a upravuje výši časového poplatku a výši sazeb mýtného pro silniční motorová vozidla za užívání vybraných úseků pozemních komunikací, výši slev na mýtném a postup při jejím uplatnění.“ [9]

Vyhláška stanovuje výši časového poplatku na jeden kalendářní rok na 1 500 Kč, na jeden měsíc na 440 Kč a na 10 dnů na 310 Kč. Dále rozděluje sazby mýtného za užívání dálnic, rychlostních silnic a silnic I.třídy dle emisní třídy vozidla (do třídy EURO II, třída EURO III a IV, třída EURO V a vyšší) a počtu náprav vozidla nebo jízdní soupravy (vozidlo se dvěma nápravami, třemi nápravami, čtyřmi nebo více nápravami). Členění dle počtu náprav neplatí pro vozidla kategorie M2 a M3. Výše těchto sazeb jsou uvedeny v příloze 1, 2 a 3 této vyhlášky.

1.2.3 Zákon o pojištění odpovědnosti z provozu vozidla

„Zákon č. 168/1999 Sb., o pojištění odpovědnosti z provozu vozidla, zapracovává příslušné předpisy Evropských společenství a upravuje pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem vozidla a zřízení České kanceláře pojistitelů, její právní postavení, organizaci a předmět činnosti. Nestanoví-li tento zákon jinak, může na dálnici, silnici, místní komunikaci a účelové komunikaci, s výjimkou účelové komunikace, která není veřejně přístupná, provozovat vozidlo pouze ten, jehož odpovědnost za škodu způsobenou provozem tohoto vozidla je pojištěna podle tohoto zákona.“ [10]

V případě, že vozidlo je ponecháno na pozemní komunikaci, je i zde povinností splňovat pojištění odpovědnosti z provozu vozidla. Toto pojištění vzniká uzavřením smlouvy mezi pojistitelem a pojistníkem. Povinností vlastníka tuzemského auta nebo řidiče vozidla cizozemského je uzavřít pojistnou smlouvu. Po jejím uzavření vydá pojistitel pojistníkovi zelenou kartu.

1.3 Legislativa EU

Provozování silniční dopravy upravují také právní předpisy Evropské unie, které jsou platné pro celou Evropskou unii. Tyto předpisy vycházejí z Nařízení Rady (EHS), Nařízení Komise (EHS), Směrnic Rady ES a Směrnic Komise (ES), Směrnic Evropského parlamentu a Rady ES.

1.3.1 Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2006/38/ES

- o výběru poplatků za užívání určitých pozemních komunikací těžkými nákladními vozidly [11]

Tato směrnice byla Evropskou unií přijata z důvodu spravedlivějšího systému vybírání poplatků za užívání pozemních komunikací. Tento systém je založený na principu

„uživatel platí" a na schopnosti uplatňovat zásadu „znečišťovatel platí", například pomocí rozlišování sazeb mýtného podle účinku vozidel na životní prostředí.

Pro účely zavedení mýtného bere směrnice 1999/62/ES v úvahu náklady na pozemní výstavbu, udržování a rozvoj pozemních komunikací. Směrnicí se přijímají konkrétní ustanovení za účelem vyjasnění nákladů na výstavbu, které je možné zohlednit.

V oblasti mezinárodní silniční dopravy se veškeré činnosti soustřeďují na transevropskou silniční síť. V souladu se Smlouvou mají členské státy právo neomezeně uplatňovat mýtné a poplatky za užívání i takové silniční sítě, která není součástí transevropské silniční sítě. Pokud se členské státy rozhodnou zavést mýtné nebo poplatky za užívání pouze na silniční síti v rámci transevropské silniční sítě, neměl by tento výběr znevýhodňovat mezinárodní dopravu a současně by neměl ani narušit hospodářskou soutěž mezi hospodářskými subjekty. Vybírání mýtného by mělo být založeno na návratnosti vynaložených finančních prostředků na pozemní komunikace.

Dalším důležitým prvkem této směrnice je skutečnost, že uživatel silniční sítě má možnost ovlivnit výši zatížení mýtným, např. koupí vozidla, které co nejméně znečišťuje životní prostředí nebo vybráním si časové doby, ve které bude realizovat silniční přepravu. Členské státy mají z tohoto důvodu možnost rozlišovat různé sazby mýtného podle emisní kategorie vozidla (limity EURO) a také podle místa a času, ve kterém se realizuje přeprava.

Členský stát má možnost volby, zda ponechá v platnosti nebo zavede mýtné a poplatky za užívání, které lze uplatnit pouze u vozidel, jejichž maximální přípustná hmotnost naloženého vozidla je nejméně 12 tun. Pokud se členský stát rozhodne uplatnit mýtné nebo poplatky za užívání i u vozidel, které této hmotnosti nedosahují, musí se použít ustanovení této směrnice. Mýtné nebo poplatky za užívání se uplatňují na všechna vozidla od roku 2012. Členský stát se může odchýlit od tohoto požadavku, pokud se domnívá, že by rozšíření mýtného na vozidla pod 12 tun mohlo způsobit významné nepříznivé účinky nebo vyžadovalo správní náklady, které by překročily hranici 30 % vytvořených dodatečných příjmů.

Mýtné a poplatky za užívání nemohou být v rámci jedné kategorie vozidel ukládány současně za užívání téhož úseku pozemní komunikace. Členské státy mají možnost u silničních sítí, kde vybírají poplatky za užívání, vybírat také poplatky za užívání mostů, tunelů nebo horských průsmyků. Členské státy mohou na základě této směrnice stanovit snížené sazby mýtného nebo poplatků za užívání nebo osvobození od povinnosti platit mýtné

a poplatky za užívání u vozidel, které jsou osvobozeny od povinnosti instalovat a používat záznamové zařízení.

Režimy výběru mýtného nebo poplatků za užívání nesmí z finančního ani z jiného hlediska bez důvodu znevýhodňovat uživatele silniční sítě, kteří tuto síť nevyužívají pravidelně. Týká se to zejména případu, kdy členský stát vybírá mýtné nebo poplatky za užívání prostřednictvím systému, který vyžaduje instalaci palubní jednotky. Tento stát musí zajistit dostupnost palubních jednotek pomocí přiměřených správních a ekonomických opatření.

Sazby mýtného mohou být rozlišeny dle emisní třídy EURO, denní doby, dne nebo ročního období. Výsledná struktura sazeb mýtného je úměrná, lineární, zveřejněná a dostupná všem uživatelům za stejných podmínek. Tato struktura nevede k tomu, aby případné dodatečné náklady byly přeneseny na jiné uživatele v podobě vyššího mýtného. Členské státy si sami rozhodnou, jak a k jakým účelům použijí příjmy z mýtného a poplatků za užívání pozemních komunikací. V rámci rozvoje dopravní sítě jako celku by se tyto příjmy měly použít ve prospěch dopravy a k optimalizaci dopravního systému.

1.3.2 Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2003/30/ES

- o podpoře užívání biopaliv nebo jiných obnovitelných pohonných hmot v dopravě [12]

Tato směrnice byla přijata z důvodu toho, že přírodní zdroje jako je ropa, zemní plyn a pevná paliva, která jsou hlavním zdrojem energie, jsou zároveň hlavní zdroje emisí oxidu uhličitého. Existuje zde možnost využívat biomasu k výrobě biopaliv.

Obor dopravy představuje více než 30 % spotřeby energie a stále narůstá. Pokud by tomu tak bylo i nadále, docházelo by ke zvyšování emisí oxidu uhličitého a i z tohoto důvodu je důležité se zabírat možnostmi širšího využití biopaliv v dopravě.

Díky novým technologiím může dnes většina vozidel provozovaných na území Evropské unie bez problému používat alespoň slabou směs biopaliv. V některých zemích se v současnosti používají směsi obsahující více než 10 % biopaliv. V oblasti městské veřejné dopravy je možnost využití biopaliv ještě větší. V některých městech Evropské unie již používají vozový park fungující pouze na bionaftu, což vede ke zlepšení kvality ovzduší v těchto městech.

V této směrnici je také zmíněná Zelená kniha „K evropské strategii bezpečnosti zásobování energií“, která stanovila cíl nahradit 20 % tradičních pohonných hmot náhradními palivy v oblasti silniční dopravy do roku 2020.

Hlavním účelem této směrnice je podpora využívání biopaliv a jiných obnovitelných pohonných hmot a to za účelem nahrazení nafty nebo benzínu pro dopravní účely. Tato podpora by měla fungovat ve všech členských státech se záměrem dodržovat závazky, které se týkají změny klimatu, zajišťovat bezpečnost zásobování, které je šetrné k životnímu prostředí a také podporovat obnovitelné zdroje energie.

1.4 Přímé daně

Jak jsme si již dříve uvedli, daně lze dělit dle vazby na důchod poplatníka na daně přímé a nepřímé. Přímé daně jsou na první pohled viditelnější než daně nepřímé, jelikož nejsou obsaženy v cenách zboží a z tohoto důvodu jsou také poplatníkem chápány více jako zásah do jeho rozpočtu. Přímé daně jsou vyměřovány na základě majetku či důchodu poplatníka. Z hlediska problematiky zpoplatnění silniční dopravy jsou pro nás nejvýznamnější především daně z příjmů a daně silniční.

1.4.1 Silniční daň

Silniční daň je definována zákonem č. 16/1993 Sb., o dani silniční. Touto daní jsou zatíženi zejména provozovatelé silničních motorových vozidel. Tento zákon říká, že předmětem této daně jsou silniční motorová vozidla, včetně jejich přípojných vozidel, která jsou zaregistrovaná a provozována v České republice, pokud tyto vozidla používáme:

- k podnikání nebo k jiné samostatné výdělečné činnosti,
- v přímé souvislosti s podnikáním,
- k činnostem s takovými příjmy, které jsou předmětem daně z příjmů u subjektů, které nejsou založeny za účelem podnikání. [13]

V případě vozidel s nejvyšší povolenou hmotností nad 3,5 tuny, která jsou používána výhradně k přepravě nákladů, se již nebere ohled na to, zda jsou nebo nejsou používána za účelem podnikání.

„Předmětem silniční daně nejsou speciální pásové automobily a ostatní vozidla, jakož i zemědělské a lesnické traktory a jejich přípojná vozidla a další zvláštní vozidla a vozidla, kterým byla přidělena zvláštní registrační značka“. [13]

Od silniční daně je osvobozena řada vozidel, mezi které patří např.:

- vozidla kategorie L (vozidla s méně než 4 koly),
- vozidla, která zabezpečují osobní linkovou vnitrostátní přepravu, pokud za tímto účelem ujedou více než 80 % z celkového počtu ujetých kilometrů,
- vozidla, která ke své činnosti používají ozbrojené síly a civilní obrana,
- speciální zametací a jednoúčelová (značkovače silnic) vozidla,
- vozidla správců komunikací,
- vozidla sloužící k dopravě osob nebo nákladů, jejichž nejvyšší povolená hmotnost nepřekračuje 12 tun, jestliže tato vozidla používají:
 - a) elektrický pohon,
 - b) hybridní pohon kombinující spalovací motor a elektromotor,
 - c) zkapalněný ropný plyn (LPG) nebo stlačený zemní plyn (CNG). [13]

1.4.2 Daň z příjmů fyzických osob

Tuto daň upravuje zákon č. 586/1992 Sb., o daních z příjmů. Tento zákon říká, že poplatníkem daně jsou zde fyzické osoby. Daňovou povinnosti mají poplatníci, kteří mají bydliště na území České republiky nebo se zde pravidelně zdržují (pobyt alespoň 183 dnů na území ČR). Tato povinnosti se však vztahuje jak na příjmy, které plynou ze zdrojů na území České republiky, tak i na příjmy, které plynou ze zahraničních zdrojů. Předmětem daně jsou příjmy ze závislé činnosti, z podnikání a jiné samostatné výdělečné činnosti, z pronájmu, z kapitálového majetku a ostatní příjmy. Základem daně je finanční částka, o kterou příjmy přesahují výdaje, které jsou prokazatelně vynaložené na jejich dosažení, zajištění a udržení. [14]

1.4.3 Daň z příjmů právnických osob

Tato daň se také řídí zákonem č. 586/1992 Sb., o daních z příjmů, jako předchozí daň. Rozdíl je zde však velmi značný. Poplatníkem daně z příjmů právnických osob jsou osoby, které nejsou osobami fyzickými. Mohou to být organizační složky státu, podílové fondy nebo fondy, které jsou obhospodařované penzijní společnostmi. Tato daň se týká těch poplatníků, kteří mají na území České republiky svoje sídlo. Těmto poplatníkům vzniká daňová povinnosti, která se vztahuje na příjmy ze zdrojů na území ČR i ze zahraničí. Pokud se jedná o poplatníky, kteří nemají své sídlo na území České republiky, tak ti mají daňovou povinnosti

vztahující se pouze na příjmy ze zdrojů na území ČR. Od této daně je osvobozena ústřední banka České republiky. Předmětem daně jsou výnosy z veškeré činnosti a z nakládání s majetkem. [14]

1.5 Nepřímé daně

Tyto daně jsou na rozdíl od přímých daní obsaženy v ceně zboží, služeb, převodů a pronájmů. Rozhodujícím momentem zdanění je většinou samotný akt nákupu či spotřeby. Jelikož jsou nepřímé daně obsaženy v cenách výrobků a služeb, nemohou tedy respektovat důchodovou ani majetkovou situaci poplatníka, protože tyto výrobky a služby jsou cenově vyměřeny pro všechny osoby stejně. Nepřímé daně jsou neadresné, a tudíž si jejich výši často poplatník ani neuvědomí. [3, str. 49]

1.5.1 Spotřební daň

„Zákon č. 353/2003 Sb., o spotřebních daních, zapracovává příslušné předpisy Evropských společenství a upravuje podmínky zdaňování minerálních olejů, lihu, piva, vína a meziproductů a tabákových výrobků spotřebními daněmi.“ [15]

S přihlédnutím k tématu této práci se nadále budeme zabývat pouze spotřební daní z minerálních olejů. Správu této daně vykonává orgán Celní správy České republiky. Hlavním účelem výběru této daně jsou příjmy do státního rozpočtu, které vznikají zdaněním minerálních olejů.

Zákon říká, že **plátcem spotřební daně z minerálních olejů jsou** právnické nebo fyzické osoby, kterým vznikne povinnost tuto daň přiznat a následně zaplatit:

- při použití nebo prodeji minerálních olejů, které nebyly zdaněny,
- při použití nebo prodeji směsí minerálních olejů, které jsou určeny pro pohon dvoutaktních motorů, pokud byl účelem pohon jiných než dvoutaktních motorů,
- při použití nebo prodeji minerálních olejů určených k pohonu motorů,
- při použití nebo prodeji minerálních olejů určených k výrobě tepla, přičemž nezávisí na způsobu spotřeby tepla,
- při použití nebo prodeji plnidla nebo přísady do minerálních olejů,
- při prodeji nebo předání bez úplaty odpadních olejů, které nebyly zdaněny, které slouží ke konečné spotřebě v podobě pohonu motorů nebo výrobě tepla,

- při použití odpadních olejů, které nebyly zdaněny, sloužící k pohonu motorů nebo k výrobě tepla. [15]

Předmětem této daně jsou:

- motorové a ostatní benzíny a letecké pohonné hmoty benzinového typu,
- střední oleje,
- těžké plynové oleje,
- těžké topné oleje,
- odpadní oleje,
- zkapalněné ropné plyny a zkapalněný bioplyn určené k použití, k prodeji nebo k pohonu motorů,
- zkapalněné ropné plyny a zkapalněný bioplyn určené k použití, k prodeji nebo k výrobě tepla. [15]

Předmětem spotřební daně z minerálních olejů je také celá řada směsí těchto olejů, které jsou podrobněji popsány a uvedeny v zákoně č. 353/2003. Pro tuto práci je však zbytečné je zde všechny vypisovat. Dnem použití nebo prodeje minerálních olejů vzniká povinnost tuto daň přiznat a zaplatit.

1.5.2 Daň z přidané hodnoty

Obecně daň z přidané hodnoty patří mezi složitější daně a pro její kompletní pochopení je nutné umět velmi dobře pracovat s příslušnými zákony. „*Zákon č. 235/2004 Sb., o dani z přidané hodnoty, upravuje daň z přidané hodnoty. Daň se uplatňuje na zboží, nemovitosti a služby.*” [16]

Tento zákon říká, že předmětem daně je např. pořízení nového dopravního prostředku z jiného členského státu za úplatou osobou nepovinnou k dani. Naopak předmětem daně není pořízení zboží z jiného členského státu, jehož celková hodnota bez daně nepřekročila částku 326 000 Kč. Toto osvobození však neplatí u pořízení nového dopravního prostředku nebo zboží, které podléhá spotřební dani. [16]

1.6 Poplatky

Jak již dříve v práci bylo uvedeno, tak poplatkem se na rozdíl od daně rozumí platba, která je účelná, dobrovolná a nepravidelná. Za tuto platbu plátce očekává nějakou protihodnotu, čímž může být v oblasti dopravy například umožněný průjezd tunelem nebo horským průsmykem. Poplatky dělíme na správní a místní.

1.6.1 Správní poplatky

Správními poplatky se zabývá zákon č. 634/2004 Sb., o správních poplatcích. Tento zákon upravuje správní poplatky, výkon jejich správy, zejména pak vyměřování a vybírání těchto poplatků. Vyměřování a vybírání je prováděno orgány výkonné moci a orgány územních samosprávních celků a orgány právnických osob, jestliže vykonávají působnost v oblasti státní správy. Předmětem správních poplatků jsou zákonem určené správní řízení, které jsou upravené zvláštním právním předpisem. Jednotlivé úkony, které jsou zpoplatněny, jsou uvedeny v příloze tohoto zákona. Sazebník obsahuje i osvobození od poplatku a úkony, které nejsou tímto zákonem zpoplatněny. Sazby mohou být uvedeny jako pevná částka nebo jako procentuální podíl ze základu. Poplatníkem je v tomto případě právnická nebo fyzická osoba, která podala žádost nebo návrh k provedení úkonu správnímu úřadu. Též to může být osoba, právnická i fyzická, v jejímž zájmu byl úkon proveden. [17]

Mezi správní poplatky, které se týkají oboru dopravy, patří např. zápis do registru vozidel, vydání řidičského průkazu, vydání paměťových karet (řidiče, vozidla, servisní karty), vydání rozhodnutí o schválení technické způsobilosti.

1.6.2 Místní poplatky

Vybírání a užívání místních poplatků je na rozdíl od poplatků správních v plné kompetenci obcí. Místní poplatky tedy nemusí být ve všech obcích v České republice stejné, neboť pro jejich zavedení je zapotřebí obecně závazná vyhláška obce a každé obci náleží rozhodnutí, jaké místní poplatky na svém území budou a nebudou vybírat. V obecně závazné vyhlášce musí být uvedena konkrétní sazba pro každý poplatek, okamžik vzniku a zániku povinnosti tento poplatek uhradit, lhůta pro plnění ohlašovací povinnosti, doba splatnosti a možnosti osvobození od placení poplatku. Místní poplatky upravuje zákon č. 565/1990 Sb., o místních poplatcích. Podle tohoto zákona mohou obce vybírat místní poplatek např. za povolení k vjezdu s motorovým vozidlem do vybraných míst a částí měst. Tento

poplatek má povinnost uhradit fyzická nebo právnická osoba, které bylo vydáno povolení k vjezdu s motorovým vozidlem do vybraných míst. Povinnost uhradit tento poplatek se nevztahuje na fyzické osoby, které mají v této oblasti trvalé bydliště nebo zde vlastní nemovitost. Vjezd do těchto oblastí je zakázán příslušnou dopravní značkou. Sazba tohoto poplatku může činit nejvíce 20 Kč za den. Je zde možnost také po dohodě mezi poplatníkem a obcí stanovit paušální poplatek. [18]

V této kapitole tedy byla stručně popsána legislativa související se zpoplatněním silniční dopravy a také popsány a vysvětleny daně a poplatky k této problematice. Následující kapitola se již zaměří na analýzu současného stavu zpoplatnění silniční dopravy v České republice a pro názorné porovnání budou uvedeny také údaje z několika ostatních států Evropy.

2 Analýza současného stavu

Zpoplatnění silniční dopravy se liší podle toho, pro jaký účel silniční dopravu využíváme. Je rozdílné pro uživatele, kteří silniční dopravu využívají pro vlastní účely a pro ty, kteří ji využívají ke komerčním účelům. V případě komerčního využívání dopravy lze zpoplatnění silniční dopravy brát jako náklady podniku, který využívá tento druh dopravy. „*Nákladem je v peněžním vyjádření účelné a účelové využití zdrojů. Obecně pak nákladem rozumíme cenu vstupů.*” [19, str. 18] V případě dopravy můžeme za vstupy považovat např. pohonné hmoty nebo samotný dopravní prostředek. Náklady lze dělit na variabilní a fixní. Všechny tyto náklady mají přímou návaznost na legislativní předpisy, které jsou uvedeny v předchozí kapitole. Pod pojmem zpoplatnění silniční dopravy si lze představit mnoho odlišných situací, kdy je třeba uhradit určité peněžní výdaje. Mezi tyto situace patří nákup automobilu, následná registrace automobilu, nákup pohonných hmot nezbytných pro provoz dopravního prostředku, zákonem stanovené pojištění odpovědnosti z provozu vozidla, využívání zpoplatněných úseků silniční a dálniční sítě a daňové povinnosti, které vznikají využíváním silniční dopravy. Všechny tyto situace budou v této kapitole popsány podrobněji včetně zpoplatnění v ostatních státech Evropy.

2.1 Silniční daň

V České republice se silniční daň vztahuje na osoby, které silniční motorová vozidla využívají k podnikání nebo jiné samostatné výdělečné činnosti. Tedy k činnostem, které těmto osobám vytvářejí určité příjmy. V řadě případů jsou vozidla od úhrady silniční daně osvobozena. Tyto případy byly již popsány v minulé kapitole této práce.

Poplatník silniční daně

Poplatníkem, který je povinen uhradit silniční daň, se rozumí fyzická nebo právnická osoba, která je provozovatelem motorového vozidla, které je registrováno v ČR. Mezi poplatníky daně patří také zaměstnavatelé, kteří hradí cestovní náklady svým zaměstnancům, kteří pro firemní účely využívají soukromý automobil. Pouze v případě, že by daňová povinnost vznikla již provozovateli vozidla, zaměstnavatel již silniční daň nehradí.

Základ silniční daně

Za účelem stanovení silniční daně jsou vozidla rozdělena do tří kategorií. Rozdělení vozidel do kategorií je následující:

- osobní automobily (s výjimkou elektrického pohonu) - základ daně je zde určen podle zdvihového objemu motoru v cm^3 ,
- návěsy - základ daně dán počtem náprav a součtem nejvyšších povolených hmotností na nápravu v tunách,
- ostatní vozidla - základem daně je počet náprav a nejvyšší povolená hmotnost v tunách.

Sazby silniční daně

Sazby silniční daně jsou rozděleny na sazby pro osobní automobily a pro ostatní automobily, jak je zřejmé z předchozího rozdělení základu daně. Následující tabulka uvádí sazby silniční daně pro osobní automobily, které jsou odvozeny od základu daně, který je vyjádřen v cm^3 . Tato sazba je roční.

Tabulka č. 1: Sazby silniční daně

Zdvihový objem motoru v cm^3	Sazba silniční daně
do 800 cm^3	1 200 Kč
nad 800 cm^3 do 1 250 cm^3	1 800 Kč
nad 1 250 cm^3 do 1 500 cm^3	2 400 Kč
nad 1 500 cm^3 do 2 000 cm^3	3 000 Kč
nad 2 000 cm^3 do 3 000 cm^3	3 600 Kč
nad 3 000 cm^3	4 200 Kč

Zdroj: Portál veřejné správy ČR

Jak již bylo v práci uvedeno, má zaměstnanec možnost využít soukromé vozidlo pro služební účely. V tomto případě sazba za jeden den používání osobního automobilu činí 25 Kč.

U návěsů a ostatních automobilů podléhající silniční dani je sazba stanovena v závislosti na počtu náprav a hmotnosti. Zákonem stanovená výše sazby této daně je v rozsahu od 1 800 Kč do 50 400 Kč. Tato sazba je také roční. Variant počtu náprav

a hmotností vozidel je velmi mnoho, proto zde nebudou uvedeny všechny, ale pouze rozsah sazeb. Pro příklad nejvyšší sazbu, tedy 50 400 Kč, zaplatí uživatel automobilu s 3 nápravami, jehož vozidlo má nejvyšší povolenou hmotnost nad 36 tun. [13]

Sazbu silniční daně lze v určitých případech jak zvyšovat, tak snižovat. Zákon č. 16/1993 Sb., o dani silniční, říká, že u vozidel, jejichž první registrace v České republice nebo zahraničí proběhla před 31. prosincem 1989, se sazba daně zvyšuje o 25 %. Toto zvýšení se vztahuje na návěsy, osobní i ostatní automobily podléhající silniční dani. Snižená sazba silniční daně o 100 % se bez ohledu na datum první registrace týká nákladních vozidel včetně tahačů, nákladních přívěsů a nákladních návěsů, jejichž nejvyšší povolená hmotnost je v rozmezí od 3,5 do 12 tun v případě, že tato vozidla nejsou používána k podnikání nebo v přímé souvislosti s podnikáním nebo k činnostem, z nichž plynoucí příjmy jsou předmětem daně z příjmů.

Sazba daně se dále snižuje podle data registrace vozidla. V prvních 36 kalendářních měsících od první registrace se sazba daně snižuje od 48 %. V následujících 36 kalendářních měsících se sazba daně snižuje o 40 %. A po dobu následujících 36 kalendářních měsíců se sazba daně snižuje o 25 %. Nárok na toto snížení sazby silniční daně tedy vzniká prvním zaregistrováním vozidla a zaniká po 108 kalendářních měsících.

Sleva na dani

Slevy na dani v případě silniční daně se uplatňují především v kombinované dopravě. Kombinovanou dopravu lze definovat jako: *„Převahu zboží v jedné a téže přepravní jednotce (ve velkém kontejneru, výměnné nástavbě, odvalovacím kontejneru) nebo v nákladním automobilu, přívěsu, návěsu s tahačem i bez tahače, při které se využije též železniční nebo vnitrozemská vodní doprava, pokud úsek po železnici nebo vnitrozemské vodní cestě přesahuje vzdálenost 100 kilometrů vzdušnou čarou a pokud její počáteční nebo konečný úsek tvoří přeprava po pozemní komunikaci.“* [13]

Vozidlo, jenž je využíváno pouze k přepravě v počátečním nebo konečném úseku kombinované dopravy, má nárok na 100 % slevu na dani.

Rozdělení slev na dani podle uskutečněných jízd v kombinované dopravě ve zdaňovacím období:

- od 31 do 60 jízd činí sleva 25 % daně,
- od 61 do 90 jízd činí sleva 50 % daně,
- od 91 do 120 jízd činí sleva 75 % daně,
- více než 120 jízd činí sleva 90 % daně. [13]

U ujeté vzdálenosti na území České republiky, která překračuje 250 kilometrů, se pro účely slevy na dani taková to jízda započítává jako jízdy dvě.

2.2 Spotřební daň

Uživatelé silniční dopravy jsou spotřební daní velmi výrazně postihnuti. Tato daň se vztahuje jak na uživatele, kteří dopravu provozují z komerčních důvodů, tak i na ty, kteří silniční dopravu provozují pro osobní účely. Dopravní prostředky ve většině případů potřebují ke svému provozu pohonné hmoty, které jsou předmětem spotřební daně z minerálních olejů. Většina uživatelů silniční dopravy sice nepatří mezi plátce spotřební daně, ale nepřímou tuto daň hradí v ceně pohonných hmot.

Základ spotřební daně z minerálních olejů

Zákon o spotřebních daních říká, že základem daně z minerálních olejů je množství minerálních olejů vyjádřené v 1 000 litrech při teplotě 15° C. Výjimkou jsou těžké topné oleje a zkapalněné ropné plyny, u kterých je základem daně množství vyjádřené v tunách čisté hmotnosti. Rozhodujícím momentem pro výpočet daně je okamžik vzniku povinnosti tuto daň přiznat a zaplatit. Vypočtené množství minerálních olejů se zaokrouhluje na dvě desetinná místa. [15]

Sazby spotřební daně z minerálních olejů

Následující tabulka uvádí sazby daně z minerálních olejů. V tabulce bude uveden pouze kód nomenklatury 2710, protože v ní obsažené produkty patří k nejpoužívanějším.

Tabulka č. 2: Sazby spotřebních daní z minerálních olejů

Kód nomenklatury	Text	Sazba daně
2710	motorové a ostatní benziny a letecké pohonné hmoty benzinového typu s obsahem olova do 0,013 g/l včetně	12 840 Kč/1 000 l
	motorové a ostatní benziny a letecké pohonné hmoty benzinového typu s obsahem olova nad 0,013 g/l	13 710 Kč/1 000 l
	střední oleje, těžké plynové oleje	10 950 Kč/1 000 l
	těžké topné oleje	472 Kč/t
	odpadní oleje	660 Kč/1 000 l

zdroj: Finance.cz

Výpočet zdanění u benzínu a nafty

V následující tabulce jsou uvedeny průměrné ceny benzínu a nafty v České republice k 4. 5. 2013. Z těchto cen je následně vypočítána výše zdanění u benzínu a nafty.

Tabulka č. 3: Výpočet zdanění u benzínu a nafty

Text	Benzin	Nafta
Průměrná cena	35,44 Kč za litr	34,86 Kč za litr
Spotřební daň za litr	12,84 Kč	10,95 Kč
Sazba DPH	21 %	21 %
DPH za litr	6,15 Kč (35,44 / 121 * 21)	6,05 Kč (34,86 / 121 * 21)
Celkové zdanění v Kč	18,99 (12,84 + 6,15)	17 Kč (10,95 + 6,05)
Celkové zdanění v %	53,58 % (18,99 / 35,44)	48,77 % (17 / 34,86)

zdroj: Ceskybenzin.cz

2.3 Daň z přidané hodnoty

Daní z přidané hodnoty není zatížena pouze silniční doprava, ale jedná se o daň, která se uplatňuje ve všech odvětvích. Někdy se jí také říká univerzální daň a to z toho důvodu, že je jí zatíženo téměř všechno zboží a služby. Hlavní podstatou daně z přidané hodnoty je zdanění přidané hodnoty, což znamená že plátce této daně přidává k nakoupeným

polotovaruům nějakou vlastní přidanou hodnotu a tím z polotovaru vyhotoví nový výrobek. Této dani tedy podléhá pouze nová výroba, předchozí výrobní vstupy se již nezdaňují. V této podkapitole bude stručně uvedena daň z přidané hodnoty při pořízení automobilu a při nákupu pohonných hmot.

Pořízení automobilu

Při pořízení automobilu je nutné rozlišit, kdo si automobil pořizuje. Může se jednat o uživatele, který dopravní prostředek bude používat pro svoje vlastní potřeby nebo o uživatele, který tento dopravní prostředek bude používat k podnikání. Tento uživatel, který tato přijatá zdanitelná plnění použije k uskutečnění své ekonomické činnosti, má nárok na odpočet DPH. V ostatních případech nákup vozidla podléhá dani z přidané hodnoty. Dle zákona o dani z přidané hodnoty se novým automobilem rozumí vozidlo, které je určené k provozu na pozemních komunikacích, pokud bylo dodáno do 6 měsíců ode dne uvedení do provozu nebo počet najetých kilometrů nepřesahuje 6 000 kilometrů. Ojetým automobilem se tedy rozumí takový dopravní prostředek, který nesplňuje podmínky uvedené pro definici nového automobilu. Od ledna roku 2013 se v České republice základní sazba daně zvedla o jedno procento na nynější hodnotu 21 %. Tato základní sazba se týká také pořízení automobilu.

Nákup pohonných hmot

Nákup pohonných hmot je v České republice také postihnut daní z přidané hodnoty. Pro pohonné hmoty se sazba od ledna roku 2013 také zvýšila na 21 %. I zde vzniká možnost odpočtu DPH a to v případě, že plátce DPH používá pohonné hmoty pro podnikání nebo pro činnosti s podnikáním spojené.

2.4 Registrace vozidla

Na předchozí podkapitolu pořízení automobilu navazuje tato podkapitola, která se zabývá registrací vozidla. Aby mohlo být vozidlo zaregistrováno, musí být splněna řada podmínek, které jsou specifikovány v zákonech o podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích a o pojištění odpovědnosti z provozu vozidla.

Na internetových stránkách portálu veřejné správy je uvedeno, že do registru silničních vozidel lze zapsat silniční motorové vozidlo se schválenou technickou způsobilostí

k provozu na pozemních komunikacích, se sjednaným pojištěním odpovědnosti z provozu vozidla, týkající se takového vozidla a pokud se jedná o vozidlo dovezené z jiného členského státu Evropské unie, se zaplacenou daní z přidané hodnoty. [20] Přihláška k registraci musí být podána na originálním tiskopisu, které jsou k dispozici na příslušných úřadech. Poplatek za registraci se řídí zákonem o správních poplatcích a sazby těchto poplatků jsou uvedeny v tabulce č. 4.

Při registraci vozidla je také nutné rozlišovat, zda se jedná o registraci nového dosud neregistrovaného vozidla nebo se jedná pouze o změnu vlastníka vozidla. Podle toho, o jaký případ se jedná, se pak rozlišují právní náležitosti s registrací spojené.

Pokud se jedná o vozidla dovezená z Evropské unie, je nutné splnit další podmínky pro úspěšnou registraci vozidla. Tyto podmínky se liší v závislosti na tom, zda je dováženo vozidlo nové nebo vozidlo již v zahraničí používané. V případě dovozu nového vozidla je nutné, aby žadatel o registraci předložil tzv. "C. O. C. list", což v překladu znamená "neznehodnocený list o prohlášení o shodě". Při dovozu nového vozidla není vyžadována evidenční kontrola a tudíž není vyžadována fyzická přítomnost automobilu při registraci. Evidenční kontrola slouží k porovnání údajů uvedených v registračních dokumentech se skutečnými údaji a stavem vozidla. [21]

Pokud se jedná o dovoz již používaných automobilů, od 1. července 2006 platí novela zákona o silniční dopravě, která stanovuje, že dovoz starších vozidel ze zahraničí již nebude omezen stářím vozidla, jako tomu bylo před tímto datem. U těchto vozidel však musí být prokázáno udělení osvědčení o homologaci typu ES nebo bylo prokázáno schválení technické způsobilosti typu vozidla jiným členským státem EU. Pokud však není možné u daného automobilu prokázat příslušná schválení, vztahují se na tento automobil limity, které byly v platnosti před červencem 2006. To znamená, že stáří těchto osobních automobilů, jenž nesplňují výše zmíněné podmínky, nesmí být vyšší než 8 let a u nákladních automobilů je tato hranice stanovena na 5 let. [22]

Tabulka č. 4: Sazby správních poplatků za zápis do registru vozidel

Kategorie vozidel	Výše poplatku
motocykl do 50 cm ³	300 Kč
motocykl nad 50 cm ³ včetně motocyklu s přívěsným nebo postranním vozíkem nebo motorové tříkolky, popř. motorové čtyřkolky	500 Kč
motorové vozidlo s nejméně čtyřmi koly	800 Kč
přípojné vozidlo do 750 kg hmotnosti včetně	500 Kč
přípojné vozidlo nad 750 kg hmotnosti	700 Kč

zdroj: Portál veřejné správy ČR

2.5 Pojištění vozidla

Pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem vozidla se řídí zákonem č. 168/1999 Sb., o pojištění odpovědnosti z provozu vozidla. Často se toto pojištění nesprávně označuje jako tzv. povinné ručení. Toto pojištění souvisí s registrací vozidla, neboť je zákonem dané, že při zápisu vozidla do registru silničních vozidel je povinnost mít sjednané pojištění odpovědnosti z provozu vozidla. Jako doklad o sjednání tohoto pojištění je pojistníkovi vydána tzv. zelená karta, kterou se musí být uživatel silniční dopravy schopen prokázat při silniční kontrole.

„Pojištění odpovědnosti vzniká na základě pojistné smlouvy uzavřené mezi pojistníkem a pojistitelem. Pojistitelem se rozumí pojišťovna, která je podle zvláštního právního předpisu (zákon č. 363/1999 Sb., o pojišťovnictví) oprávněna provozovat na území České republiky pojištění odpovědnosti. Pojistníkem se rozumí ten, kdo uzavřel s pojistitelem smlouvu o pojištění odpovědnosti. Pojistitel je vždy povinen uzavřít pojistnou smlouvu, jestliže návrh na její uzavření neodporuje tomuto zákonu, zákonu upravující pojistnou smlouvu (zákon č. 37/2004 Sb., o pojistné smlouvě) nebo pojistným podmínkám pojistitele.“ [10]

Pokud fyzická nebo právnická osoba provozuje vozidlo bez pojištění odpovědnosti nebo toto vozidlo ponechá na pozemní komunikaci, může této osobě být uložena pokuta od 5 000 Kč do 40 000 Kč. V případě, že tato osoba nepředloží zelenou kartu, lze této osobě uložit pokutu od 1 500 Kč do 3 000 Kč.

Výše pojistného

Výši pojistného je pojistitel (pojišťovna) povinen stanovit tak, aby byl schopen zabezpečit splnitelnost závazků, které mu vznikají provozováním pojištění odpovědnosti. Při stanovení výše pojistného pojistitel zohlední předchozí škody, které pojistník způsobil provozováním svého dopravního prostředku. Pokud pojistník žádnou škodu svým chováním nezpůsobil, zohlední pojistitel tuto skutečnost slevou na dani. Naopak pokud byl nucen pojistitel vyplatit pojistné plnění z pojištění odpovědnosti, pojistníkovi zvýší pojistné formou přírážky k pojistnému.

V České republice je velké množství pojišťoven, které nabízejí zřízení pojištění z odpovědnosti. Mezi nejdůležitější údaje, které pojišťovny po pojistníkovi žádají, jelikož nejvíce ovlivňují výši pojistného, patří:

- druh vozidla,
- objem motoru v cm^3 ,
- výkon motoru v kW,
- hmotnost vozidla,
- stáří vozidla,
- použití vozidla (běžný provoz, vozidla taxislužby, autoškola, půjčovny atd.).

K dalším požadovaným údajům patří, zda je pojistníkem fyzická nebo právnická osoba, věk pojistníka, město pobytu, frekvence splátek, počet pojistných událostí za poslední období a výše pojistného krytí.

Příklad zřízení pojištění odpovědnosti

Jak již bylo dříve zmíněno, v České republice je mnoho pojišťoven poskytující pojištění odpovědnosti. Pro názorný příklad tohoto pojištění bylo vybráno 9 pojišťoven uvedených na obrázku č. 1. Pomocí serveru mpojisteni.cz byly srovnány nabízené ceny pojišťoven pro vybraný automobil s následujícími parametry:

Typ vozidla: osobní automobil Peugeot 307 SW, objem motoru: 1 560 cm^3 , výkon motoru: 66 kW, hmotnost vozidla: 2 050 kg, rok výroby: 2005, použití vozidla: běžný provoz, PSČ pojistníka: 530 03, fyzická osoba, věk pojistníka: 45 let, celková doba předchozích pojištění: 96 měsíců, počet zaviněných pojistných událostí: 0, limity pojistného krytí: nižší a střední.

Obrázek č. 1: Vybrané pojišťovny



zdroj: autor

V tabulce č. 5 jsou uvedeny jednotlivé pojišťovny a jejich produkty včetně výše ročních splátek. Pojišťovny jsou seřazeny vzestupně podle výše splátek

Tabulka č. 5: Příklad výše roční splátky pojištění odpovědnosti u vybraných pojišťoven

Pojišťovna / produkt	Limity krytí v mil. Kč	Cena roční splátky
Axa Standard	35 / 35	1 951 Kč
Slavia POV Základ	35 / 35	2 032 Kč
ČSOB Standard	44 / 35	2 643 Kč
Wüstenrot Základní	35 / 35	2 660 Kč
Česká pojišťovna Start	35 / 35	3 079 Kč
Allianz Normal	35 / 35	3 161 Kč
Hasičská Standard	35 / 35	3 346 Kč
Uniqa POV	35 / 35	3 546 Kč
Generali Základ	35 / 35	6 624 Kč

Zdroj: Mpojisteni.cz

2.6 Zpoplatnění dálnic a rychlostních silnic

V České republice je v současné době v provozu 1 202 km dálnic a rychlostních silnic. Plánovaný rozsah je cca 2 180 km. V roce 2013 by k současné síti mělo přibýt asi 40 km, z toho 25 km dálnice D3, která by měla být prodloužena do Veselí nad Lužnicí. Tento úsek by měl být otevřen v červnu 2013. Zbýlých 15 kilometrů se týká rychlostní silnice R7. Nový úsek rychlostní silnice R7 by měl být otevřen v září 2013.

Jak již bylo uvedeno v první kapitole této práce, zpoplatnění dálnic a rychlostních silnic se dělí na dva typy. Prvním typem je časové zpoplatnění, druhým typem je zpoplatnění výkonové.

2.6.1 Časové zpoplatnění

V současné době je v České republice v provozu 6 dálnic (D1, D2, D3, D5, D8, D11) a 15 rychlostních silnic. Na obrázku č. 2 je zobrazena síť dálnic a rychlostních silnic na kterých se uplatňuje časové zpoplatnění.

Obrázek č. 2: Síť časově zpoplatněných komunikací v ČR



„Dálnice a rychlostní silnice, které jsou označeny dopravní značkou jako dálnice nebo silnice pro motorová vozidla, lze užit silničním motorovým vozidlem do 3,5 tuny nebo jízdní soupravou nejméně se čtyřmi koly po zaplacení poplatku za užívání dálnice a rychlostní silnice.” [23]

Tento poplatek se platí před užitím dálnice nebo rychlostní silnice a prokazuje se platným dvoudílným kupónem. Větší část tohoto dvoudílného kupónu musí být nalepena na vnitřní straně předního skla motorového vozidla na straně spolujezdce. Tento kupón je

nepřenosný. Po uplynutí doby platnosti kupónu je nutné tento kupón z předního skla odstranit. Za neplatný nalepený kupón totiž hrozí pokuta a to i v případě, že řidič nejede po dálnici nebo rychlostní silnici.

Vozidla vybavená zvláštním výstražným světlem (složky integrovaného záchranného systému, vozy vězeňské služby České republiky), vozidla Policie České republiky, vozidla Vojenské policie, vozidla celních orgánů, vozidla hasičských záchranných sborů, vozidla městské a obecní policie a vozidla přepravující občany, kteří jsou držiteli průkazu ZTP nebo ZTP/P, jsou dle zákona o pozemních komunikacích osvobozeni od zpoplatnění. [5]

Vývoj cen dálničních známek

Dálniční známky se v České republice využívají od roku 1995, kdy vznikla povinnost uhradit poplatek za užívání dálnic a rychlostních silnic. Zpočátku bylo možné zakoupit pouze roční dálniční známku pro všechny kategorie, které podléhaly zpoplatnění. Byly to kategorie do 3,5 tuny, nad 3,5 tuny a nad 12 tun. Od roku 2000 bylo možné nově zakoupit dálniční známku roční, měsíční a desetidenní pro všechny kategorie. Od roku 2007 skončila platnost dálničních známek pro vozidla nad 12 tun a v roce 2010 i pro vozidla nad 3,5 tuny. U těchto dvou kategorií přešla povinnost z časového zpoplatnění na výkonové. V tabulce č. 6 jsou uvedeny ceny v jednotlivých letech rozdělené podle kategorií vozidel.

Tabulka č. 6: Vývoj cen dálničních kupónů

Kategorie vozidla	Časová platnost	1995 1997	1998	1999	2000	2001 2003	2004	2005 2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Do 3,5 t	Roční	400	800	800	800	800	900	900	900	1000	1000	1200	1200	1500	1500
	Měsíční				200	200	250		300	330	330	350	350	440	440
	2 měsíční							300							
	7 denní								200	220	220				
	10 denní				100	100	150					250	250	310	310
	15 denní							200							
Nad 3,5 t do 12 t	Roční	1 000	2 000	4 000	6 000	6 000	7 000	7 000	7 000	8 000	8 000				
	Měsíční				800	1 000	1 200		1 750	2 000	2 000				
	2 měsíční							1 750							
	7 denní								650	750	750				
	10 denní				300	400	450								
	15 denní							650							
Nad 12 t	Roční	2 000	4 000	8 000	12 000	12 000	14 000	14 000							
	Měsíční				1 600	2 000	2 300								
	2 měsíční							3 500							
	10 denní				600	800	900								
	15 denní							1 300							
	1 denní					300	250	250							

Zdroj: SFDI

Dálniční kupóny

Dálniční kupóny, jak vyplývá z předcházející tabulky, mají tři možné doby platnosti. Mohou být roční, měsíční a desetidenní. Název těchto kupónů však může být zavádějící, zejména v případě kupónu ročního. Tento kupón má pro rok 2013 platnost od 1. 12. 2012 a platnost mu končí 31. 1. 2014. Platnost má tedy na 14 kalendářních měsíců. U měsíčního kupónu začíná platnost dnem, který je vyznačený na kupónu a končí uplynutím dne prvního bezprostředně následujícího měsíce, který se číselně shoduje se dnem vyznačeným na kupónu. U kupónu desetidenního začíná platnost dnem vyznačeným na kupónu a končí uplynutím desátého kalendářního dne. Cena dálničního kupónu je tedy ovlivněna dobou platnosti. Dálniční kupóny lze zakoupit ve všech provozovnách České pošty, na čerpacích stanicích, na hraničních přechodech a na dalších místech, kde poskytují služby pro motoristy. Na obrázku č. 3 jsou zobrazeny vzory dálničních kupónů platných pro rok 2013.

Obrázek č. 3: Vzory dálničních kupónů pro rok 2013



Zdroj: Ministerstvo dopravy ČR

2.6.2 Výkonové zpoplatnění

Systém výkonového zpoplatnění je spravedlivější, co se týká poměru skutečného využívání vzhledem k zaplacené částce, než systém časového zpoplatnění. Uživatel využívající výkonového zpoplatnění, resp. elektronické mýtné, totiž zaplatí pouze za skutečně ujetou vzdálenost. Mýtným se rozumí určitá peněžní částka, která se platí za jízdu vozidla mezi dvěma body zpoplatněné pozemní komunikace. Výše této částky je závislá na počtu náprav dopravního prostředku, emisní třídě vozidla a ujeté vzdálenosti. Tyto vybrané peněžní prostředky se využívají na výstavbu a modernizaci důležitých komunikací, což vede ke spokojenosti uživatelů těchto komunikací.

Vláda České republiky v květnu roku 2004 rozhodla, že se na území ČR zavede na vybraných pozemních komunikacích výkonové zpoplatnění, resp. elektronické mýtné.

K současným zpoplatněným dálnicím a rychlostním komunikacím by měly přibýt ještě vybrané silnice I. třídy. A to z důvodu nedokončené dálniční sítě, jelikož těžká dálková silniční doprava využívá v místech nevybudovaných dálnic právě silnice I. třídy. Zpoplatněním těchto komunikací by měla Česká republika získat finanční prostředky potřebné na výstavbu důležité dopravní infrastruktury. [6]

Obrázek č. 4: Síť výkonově zpoplatněných komunikací v ČR



Zdroj: Ministerstvo dopravy ČR

V roce 2007 bylo zavedeno elektronické mýtné a vozidla, jejichž hmotnost přesahovala 12 tun, byla povinna toto mýtné hradit. Od roku 2010 mají tuto povinnost i vozidla nad 3,5 tuny. V letech 2007 až 2009 byla rozhodující skutečnost o tom, zda vozidlo přesahuje hmotnost 12 tun, hmotnost celé jízdní soupravy. Od 1. 1. 2010 se však tato skutečnost změnila a rozhodujícím faktorem, který rozhoduje o tom, zda vozidlo je povinné využívat výkonové nebo časové zpoplatnění, se stala celková hmotnost vozidla. V praxi to znamená, že vozidlo, které má hmotnost 3 tuny s přípojným vlekem o hmotnosti 1,1 tuny využije časové zpoplatnění, přestože hmotnost celé soupravy přesahuje 3,5 tuny.

Na obrázku č. 4 je vidět mapa výkonově zpoplatněných dálnic, rychlostních silnic a silnic I. tříd v České republice s platností k 1. 1. 2013.

Obrázek č. 5: Dopravní značení zpoplatněných komunikací



Zdroj: SFID, úprava autor

Sazby mýtného

Sazby mýtného na území České republiky upravuje Nařízení vlády č. 484/2006 Sb., o výši časových poplatků, sazeb mýtného, slevy na mýtném a o postupu při uplatnění slevy na mýtném. Sazby mýtného závisí na počtu náprav, na emisní třídě vozidla a na denní době kdy komunikaci využíváme. Výše mýtného je tedy dána sazbou pro určitý typ automobilu vynásobená počtem skutečně ujetých kilometrů. V tabulce č. 7 a 8 jsou uvedeny sazby pro jednotlivé typy automobilů při použití dálnice nebo rychlostní silnice a silnice I. třídy.

Tabulka č. 7: Sazby mýtného pro dálnice a rychlostní silnice

Sazby mýtného pro dálnice a rychlostní silnice v pátek od 15:00 do 21:00									
Emisní třída	EURO 0 - II			EURO III - IV			EURO V a vyšší		
Počet náprav	2	3	4 a více	2	3	4 a více	2	3	4 a více
Sazba Kč / km	4,24	8,10	11,76	3,31	6,35	9,19	2,12	4,06	5,88
Sazby mýtného pro dálnice a rychlostní silnice pro ostatní časová období v týdnu									
Emisní třída	EURO 0 - II			EURO III - IV			EURO V a vyšší		
Počet náprav	2	3	4 a více	2	3	4 a více	2	3	4 a více
Sazba Kč / km	3,34	5,67	8,24	2,61	4,45	6,44	1,67	2,85	4,12

Zdroj: Portál veřejné správy ČR

Tabulka č. 8: Sazby mýtného pro silnice I. třídy

Sazby mýtného pro silnice I. třídy v pátek od 15:00 do 21:00									
Emisní třída	EURO 0 - II			EURO III - IV			EURO V a vyšší		
Počet náprav	2	3	4 a více	2	3	4 a více	2	3	4 a více
Sazba Kč / km	2,00	3,92	5,60	1,56	3,06	4,38	1,00	1,96	2,80
Sazby mýtného pro silnice I. třídy pro ostatní časová období v týdnu									
Emisní třída	EURO 0 - II			EURO III - IV			EURO V a vyšší		
Počet náprav	2	3	4 a více	2	3	4 a více	2	3	4 a více
Sazba Kč / km	1,58	2,74	3,92	1,23	2,14	3,06	0,79	1,37	1,97

Zdroj: Portál veřejné správy ČR

Slevy na mýtném

V systému výkonové zpoplatnění je možnost získat slevu na mýtném a to v závislosti na uhrazeném mýtném za vymezené časové období. Tímto obdobím se v ČR rozumí jeden kalendářní rok.

Pokud celková výše uloženého mýta u vozidla dosáhla alespoň:

- 100 000 Kč, poskytuje se sleva ve výši 5 %,
- 150 000 Kč, poskytuje se sleva ve výši 8 %,
- 250 000 Kč, poskytuje se sleva ve výši 11 %,
- 400 000 Kč, poskytuje se sleva ve výši 13 %. [9]

Vozidla podléhající výkonovému zpoplatnění musí být povinně vybaveni elektronickým zařízením (jednotkou PREMID), které komunikuje s mýtným systémem. Zpoplatněné úseky pozemní komunikace jsou opatřeny mýtnými bránami. Tyto mýtné brány jsou vybaveny anténami, které umožňují komunikaci mezi mýtnou branou a palubní jednotkou. Mýtné za užití konkrétního úseku je tedy účtováno v okamžiku průjezdu vozidla pod mýtnou branou.

Jednotka PREMID je zobrazena na obrázku č. 6. Cena pořízení tohoto elektronického zařízení je 1 550 Kč. Jedná se o vratnou zálohu.

Obrázek č. 6: Palubní jednotka PREMID



Zdroj: Dopravně informační portál doipo.cz

Způsob úhrady mýtného

Odborná literatura uvádí dva způsoby úhrady mýtného v České republice. Jsou to:

Placení předem (pre-pay) - před vjezdem na zpoplatněnou komunikaci je nutností vložit do palubní jednotky Premid předplatné mýtného. Mýtné je pak při každém průjezdu mýtnou branou odečítáno z nabitého kreditu. Tento kredit musí být před vyčerpáním doplňován. Předplatné lze hradit hotově nebo platební či tankovací kartou.

Následné placení (post-pay) - největší výhodou tohoto způsobu úhrady mýtného je fakt, že není nutné do jednotky předem vkládat jakékoli předplatné. Výše mýtného je při každém průjezdu mýtnou branou zaznamenáno do systému a na konci sjednaného zúčtovacího období vyúčtováno. Jednotku Premid tedy není nutné dobíjet. Mýtné lze hradit na fakturu nebo inkasem z bankovního účtu. Na základě smlouvy s provozovatelem mýtného systému jsou provozovateli vozidla pravidelně vystavovány faktury s podrobným vyúčtováním. Tento způsob je pro řidiče i provozovatele vozidla nejpohodlnější z důvodu toho, že řidič nemusí sledovat současný stav kreditu v jednotce a následně tuto jednotku dobíjet a provozovatel vozidla nemusí řidiče vybavovat hotovostí pro případné dobíjení jednotky. [24]

Na obrázku č. 7 je zobrazena mýtná brána sloužící k zaznamenávání průjezdů a odečítání výše mýtného za určitý zpoplatněný úsek pozemní komunikace.

Obrázek č. 7: Mýtná brána



Zdroj: České dálnice

2.7 Zpoplatnění místních komunikací

Mezi další možnosti, jak zpoplatnit pozemní komunikace, je zpoplatnění místních komunikací. Toto zpoplatnění je stanovené obcí formou nařízení. Může se jednat o zpoplatněné stání na místních komunikacích, popřípadě o zpoplatnění vjezdu do určité části obce. Místní komunikace nebo její úseky, které podléhají zpoplatněnému stání, musí být označeny příslušnou dopravní značkou. Tyto značky jsou na obrázku č. 8. Obec dále musí stanovit způsob uhrazení tohoto poplatku, výši sazby za stání na pozemní komunikaci a způsob prokázání se, že byl tento poplatek uhrazen. Ve většině obcí, kde používají zpoplatnění stání, je to formou parkovacích lístků nebo pomocí parkovacích karet. V současné době je v některých obcích možné poplatek uhradit pomocí mobilního telefonu a následně i tímto způsobem platbu prokázat.

Obrázek č. 8: Dopravní značení zpoplatněného stání na místních komunikacích



Parkoviště s parkovacím
automatem



Parkoviště s parkovacím
kotoučem

Zdroj: zakruta.cz

2.8 Zpoplatnění v ostatních evropských zemích

Zpoplatněním silniční dopravy samozřejmě není zatížena pouze Česká republika, ale i ostatní státy Evropy. Některé daňové povinnosti a poplatky jsou pro většinu zemí totožné, lišící se pouze sazbami. V některých zemích však mají specifické způsoby zpoplatnění silniční dopravy. Podmínky těchto zpoplatnění upravují příslušné předpisy Evropských společenství. Jednou z těchto podmínek mohou být např. minimální sazby, které je možné vybírat. Tyto minimální sazby se týkají například spotřební daně z minerálních olejů nebo daně z přidané hodnoty. Tyto omezení mohou být pro Evropskou unii nástrojem, jak podpořit úsporu energie a čistší paliva, čímž se snižují emise skleníkových plynů. Toto se týká hlavně daně spotřební.

2.8.1 Německo [25]

Od ledna 2005 vznikla povinnost pro nákladní automobily s hmotností přesahující 12 tun platit mýtné v závislosti na ujeté vzdálenosti. Od roku 2007 jsou zpoplatněny i některé úseky spolkových silnic. Z hlediska legislativy jsou nejdůležitějšími zákony o dálničním mýtě, vyhláška stanovující výši mýta, vyhláška o mýtě pro nákladní vozidla a vyhláška o rozšíření mýtné povinnosti. V Německu se využívá mýtný systém od společnosti Toll Collect. Ten využívá kombinaci satelitní navigace GPS a mobilní komunikaci GSM. Výpočet výše mýtného zajistí palubní jednotka OBU (On-Board Unit), která pomocí GPS zaznamenává ujetou vzdálenost a následně podle zadaných údajů vypočte výši mýtného. Výše mýtného je závislá na emisních kategoriích vozidla a na počtu náprav. Jsou zde možné tři způsoby zaúčtování. První z nich je pomocí již zmíněné jednotky OBU, dále lze manuálně zaúčtovat na internetu nebo na poplatkovém terminálu. Výše mýta se pohybuje od 0,141 € do 0,288 € za kilometr. Vozidla, jejichž hmotnost je menší než 12 tun, nejsou povinna hradit žádný poplatek za užívání pozemních komunikací.

2.8.2 Slovensko

Na území Slovenské republiky jsou povinni řidiči vozidel s hmotností do 3,5 tuny zaplatit poplatek za užití dálniční sítě a sítě rychlostních silnic ve formě koupě dálničního kupónu. Tento kupón je možné získat ve třech variantách: roční, měsíční a desetidenní, což je stejné jako v ČR. Podle internetových stránek Národní dálniční společnosti Slovenska se cena pohybuje od 10 € do 50 €. [26] Vozidla s hmotností vyšší než 3,5 tuny jsou na Slovensku povinna platit mýtné. Na území Slovenska se mýto začalo vybírat od ledna 2010 na dálnicích,

rychlostních komunikacích a vybraných úsecích silnic první třídy. Mýtné má na Slovensku na starost společnost SkyToll. Elektronický mýtný systém je založen na GPS-GSM technologii, stejně jako v Německu. I zde se používá palubní jednotka OBU a s pomocí z ní získaných informací se vypočítá výše mýtného. Způsoby úhrady mýtného je stejný jako v ČR. I zde je možnost pre-pay nebo post-pay režimu. Sazby mýta se na dálnicích a rychlostních komunikacích pohybují od 0,083 € do 0,209 € za kilometr a na vybraných úsecích silnic první třídy se sazby pohybují od 0,063 € do 0,156 € za kilometr. [27] Sazba je určena emisní třídou a počtem náprav.

Obrázek č. 9: Vzor dálničních známek Slovensko 2013



Zdroj: Slovenská Národní dálniční společnost

2.8.3 Rakousko

V Rakousku jsou řidiči vozidel, jejichž hmotnost nepřevyšuje 3,5 tuny, povinni mít vylepenou dálniční známku na předním okně svého automobilu, pokud k jízdě chtějí využívat zpoplatněné úseky silniční infrastruktury (dálnice, rychlostní komunikace). Vybrat lze ze tří variant dálničních kupónů: roční, dvouměsíční a desetidenní. Od 1. 1. 2013 jejich cena vzrostla o 3,6 % na současné sazby od 8,30 € za desetidenní do 80,60 € za známku roční. [28] Vzor roční dálniční známky pro rok 2013 je na obrázku č. 10. Od roku 2004 je v Rakousku v provozu elektronický mýtný systém pro automobily s hmotností přesahující 3,5 tuny. Ty do této doby používaly dálniční známky stejně jako vozidla do 3,5 tuny. Mýtné je zde vybíráno na dálnicích, rychlostních komunikacích a vybraných úsecích spolkových a vysokohorských silnic. V Rakousku používají mýtné zařízení Go-Box, které je připevněno na přední sklo a umožňuje odvedení mýtného bez nutnosti zastavení. Stejně jako v ČR jsou zde možné dva způsoby uhrazení mýtného. Předem prostřednictvím vložených vkladů nebo platba

poté pomocí pravidelných vyúčtování. Sazby mýtného jsou závislé na emisní třídě vozidla a na počtu náprav. Ceny pro rok 2013 se pohybují od 0,15 € do 0,41 € za ujetý kilometr. [29]

Obrázek č. 10: Vzor roční dálniční známky Rakousko 2013



Zdroj: Autembezpecne.cz

2.8.4 Velká Británie

Ve Velké Británii není silniční síť zpoplatněna, až na pár výjimek. Jednou z nich je dálnice M6, kde se v úseku z Birminghamu do Cannocku platí mýtné. Povinnost platit toto mýtné se vztahuje na všechny kategorie vozidel včetně motorek. Sazba mýtného závisí na tom, kde se řidič na tento úsek dálnice napojí, na kategorii vozidla a denní době, ve které dálnici používá. Platbu lze provést v automatu u dálnice, při průjezdu mýtné brány, platební kartou nebo předplacenou tzv. "mýtnou známkou M6", což je elektronická čtecí známka připevněná na přední sklo. Výhodou používání této známky je 5 % sleva na mýtném. Řidiči motocyklů s touto známkou jsou od mýtného osvobozeni. Sazby za jednu cestu se pohybují od 1,80 £ do 11 £. [30] Uživatelé silniční dopravy ve Velké Británii jsou také povinni uhradit poplatek, pokud budou chtít vjet do centra Londýna. Tento poplatek pro vozidla do 3,5 tuny se hradí ve všedních dnech od 7:00 do 18:00. Tento poplatek se pohybuje v rozmezí od 9 £ do 12 £ podle způsobu a včasnosti platby. [31] Vozidel s hmotností větší než 3,5 tuny se týká tzv. "nízkoemisní zóna LEZ" (Low Emission Zone). Tento poplatek se na rozdíl od poplatku pro vozidla do 3,5 tuny hradí každý den v jakoukoli denní dobu. Další částí dopravní infrastruktury ve Velké Británii, která je zpoplatněná, je Eurotunel. Tento podmořský tunel spojuje Velkou Británii s Francií. Automobily jsou zde naloženy na speciální vlak, pomocí kterého se dostanou na druhou stranu tunelu. Cena za průjezd tunelem je zde ovlivněna délkou pobytu ve Velké Británii. Nejlevnější lístek stojí 23 £ za každou cestu a týká se pouze jednodenní nebo dvoudenní návštěvy Velké Británie. [32]

2.8.5 Švýcarsko

Švýcarsko jako jediné z uvedených států není členem Evropské unie. Neplatí tedy pro něj všechny zákony a nařízení, které jsou platné v Evropské unii. Švýcarsko přikládá regulaci a s ní spojenému zpoplatnění silniční dopravy velký význam. Automobily do 3,5 tuny jsou zpoplatněny pomocí dálničních kupónů, které jsou k dispozici pouze roční. Cena tohoto kupónu je 40 švýcarských franků, avšak od roku 2015 by mohla zdražit až na 106 švýcarských franků. Podoba této dálniční známky pro rok 2013 je na obrázku č. 11. Silniční nákladní doprava je zpoplatněna pomocí mýtného systémem LSVA. Z důvodu ochrany švýcarských Alp se Švýcarsko snaží co nejvíce těžké silniční nákladní dopravy převést na železnici. Z tohoto důvodu jsou poplatky za využití silniční sítě pro tyto automobily vysoké (téměř 20 Kč/km). Převod nákladní silniční dopravy na železnici si však žádá značné investice. Dvě třetiny vybraných prostředků z elektronického mýtného je dále investována do rozvoje dopravní infrastruktury, např. do výstavby tzv. Transalpské železniční osy (NEAT), která se skládá ze dvou tunelů. První z nich s názvem Gotthard Base Tunnel se po otevření, které je naplánováno na rok 2016, stane nejdelším železničním tunelem s délkou 57 km. O výstavbě tohoto tunelu rozhodli švýcarští občané v referendu, ve kterém železničnímu tunelu dali přednost před rozšířením tunelu silničního. To jasně potvrdilo myšlení místních obyvatel, kteří jsou pro podporu železniční nákladní dopravy na úkor silniční. Druhý má název Ceneri Base Tunnel a jeho otevření by se mělo uskutečnit v roce 2019.

Obrázek č. 11: Dálniční známka Švýcarsko pro rok 2013



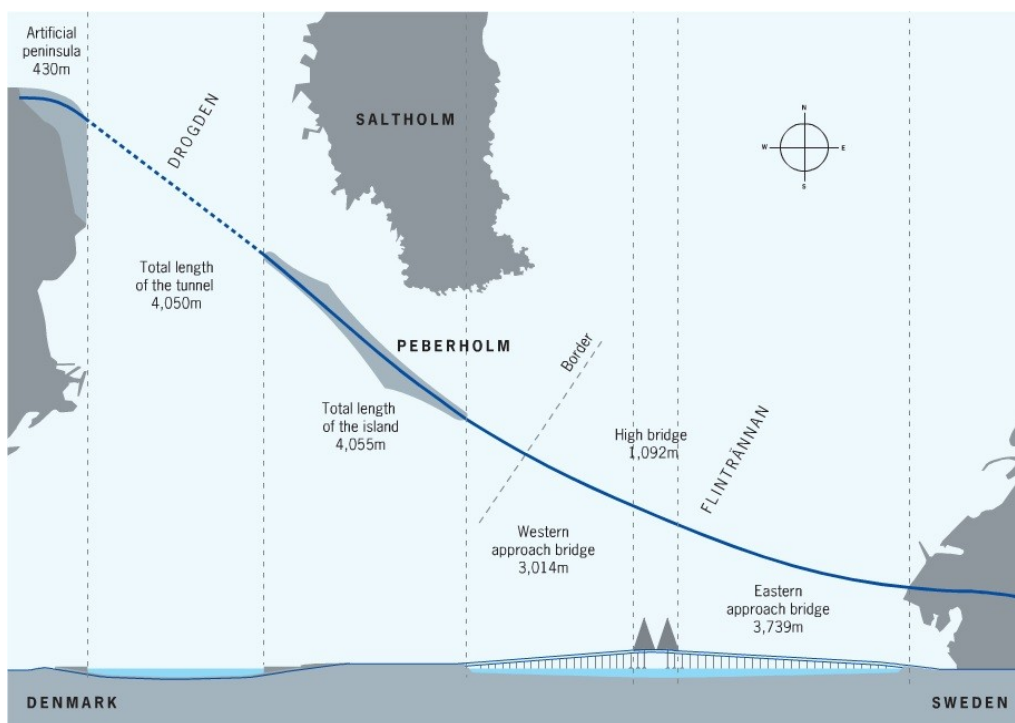
Zdroj: eBay.com

2.8.6 Poplatky za použití mostů a průjezdy tunelů

V řadě evropských států se platí poplatky za využití mostů a tunelů. Tyto dopravní stavby výrazně urychlují a usnadňují cestu některými hůře dostupnými oblastmi, bez nutnosti změnit druh dopravního prostředku. Těchto zpoplatněných mostů a tunelů je území Evropy velké množství. Z tohoto důvodu zde nebudou všechny podrobně vypsány, ale budou uvedeny pouze některé pro názorný příklad.

K nejznámějším mostům Evropy patří Öresund Bridge, který spojuje hlavní město Dánska Kodaň se švédským městem Malmö. V tomto případě se jedná o spojení mostu, tunelu a uměle vytvořeného ostrova. Most-tunel byl otevřen v červenci 2000. Ceny za využití mostu a tunelu jsou v rozmezí od 39 € do 207 €. Výše ceny je závislá na kategorii vozidla. [33] Na obrázku č. 12 je vidět mapa tohoto most-tunelu.

Obrázek č. 12: Mapa Öresundbron



Zdroj: Oresundbron.com

Mezi další známé mosty a tunely, které v Evropě podléhají zpoplatnění, patří např.:

- **Dánsko** - Storebaeltsbroen - 18 kilometrů dlouhý most pro silniční dopravu, pod kterým vede železniční tunel; poplatky jsou v rozmezí od 125 do 1 665 dánských korun podle kategorie vozidla (1 DKK = 3,487 Kč, kuz dle České národní banky ke dni 17. 5. 2013),
- **Francie** - tunel Mont-Blanc - 11,6 km dlouhé spojení mezi Francií a Itálií; poplatky za jednosměrný průjezd jsou v rozmezí od 27 do 330,50 € dle kategorie vozidla,
- **Itálie** - tunel Fréjus - 12,8 km dlouhý tunel spojující Itálii s Francií; výše poplatku je závislá na kategorii vozidla, výšce na přední nápravě a celkové výšce a jsou v rozmezí od 27 do 54,10 € za jednosměrnou jízdu pro osobní automobily a od 148,40 do 869,60 € za jednosměrnou jízdu pro nákladní automobily,
- **Portugalsko** - most Vasco da Gama - most dlouhý 17 km je nejdelším mostem v Evropě; poplatky za použití mostu jsou v rozmezí od 2,40 do 10,80 € v závislosti na kategorii vozidla a počtu náprav
- **Velká Británie** - tunely Dartford Tunnel, Liverpoolský tunel a Tunel Newcastle (ceny od 1,20 £ do 1,50 £; mezi zpoplatněné mosty patří Most Queen Elizabeth II, Severn Bridge, Second Severn Crossing a další (ceny od 0,60 £ do 5,50 £). [34]

2.8.7 Porovnání zpoplatnění silniční dopravy v ČR a v Evropě

V následující tabulce je přehledné srovnání všech druhů zpoplatnění silniční dopravy v České republice a ve vybraných státech Evropy.

Tabulka č. 9: Přehled zpoplatnění v ČR a ve vybraných státech Evropy

Stát		ČR	Německo	Rakousko	Slovensko	Švýcarsko	Velká Británie
Silniční daň [35]		✓	✓	✓	✓	✓	✓
Spotřební daň [36]	Bezolovnatý benzín (v EUR na 1 000 l) ¹	494	670	482	515	590 [37]	674
	Diesel (v EUR na 1 000 l)	421	486	425	368	622 [37]	674
	Sazba DPH v %	21	19	20	20	8	20
DPH zákl. /snížená v % [38]		21 / 15	19 / 7	20 / 10	20 / 10	8 / -	20 / 5
Registrační daň		✗	✗	✓	✗	✗	✗
Dálniční známka		✓	✗	✓	✓	✓	✗
Mýtné	Osobní vozidla	✗	✗	✗	✗	✗	✓
	Nákladní vozidla	od 3,5 t	od 12 t	od 3,5 t	od 3,5 t	od 3,5 t	✓
Mosty a tunely [34]		✗	✗	Tunely	✗	Tunely	✓
Vjezdy do měst		✗	✗	✗	✗	✗	✓

Zdroj: zdroje uvedené v tabulce, vlastní šetření

V této kapitole byla uvedena analýza současného stavu zpoplatnění silniční dopravy v České republice i v zahraničí. Byly uvedeny daně, poplatky a jejich sazby, vztahující se k tomuto tématu, názorné pojištění odpovědnosti z provozu vozidla, časové a výkonové zpoplatnění na českých dálnicích a silnicích. V následující kapitole bude již samotný návrh regulace dopravy v typových městech rozdělených podle počtu obyvatel a podle charakteristiky tohoto sídla.

¹ Kurzy dle ČNB ke dni 17. 5. 2013, 1 EUR = 25,99 Kč

3 Návrh systému zpoplatnění silniční dopravy

Třetí kapitola se již bude zabývat návrhem a cíly práce, které byly na začátku stanoveny. Cílem této bakalářské práce je navrhnout regulaci dopravy městských sídelních celků v závislosti na počtu obyvatel a charakteristice sídla pomocí zpoplatnění uživatele dopravy. V této práci bude autor pracovat pouze s typovými městy, ve kterých bude jednodušší zavést tuto regulaci, než pro města skutečně existující. Ve skutečných městech mohou fungovat určité dopravní automatizmy a chování řidičů, které nejsou na první pohled zřejmé, ale obyvatelé tohoto města je znají. Z tohoto důvodu by se mohlo stát, že by navržená regulace neměla vůbec žádnou šanci na úspěšnou a fungující realizaci.

Aby bylo dosaženo vytyčeného cíle, bude zapotřebí pozměnit dopravní politiku a s ní spojenou legislativu. Dopravní politikou se rozumí péče státu o sektor dopravy, kde tato péče je prezentována souborem cílů, zásad a nástrojů na dosažení těchto cílů.

Nutností při návrhu regulace dopravy bude rozdělit si městské celky na určité kategorie, především podle počtu obyvatel v těchto celcích, a dále i podle charakteristiky sídla a dopravní situace, která v těchto sídelních celcích vzniká. Není totiž možné jednoznačně pro všechny celky určit jeden způsob regulace dopravy a tím se řídit. Ne každé město bude mít předpoklady pro zavedení zpoplatněných vjezdů do centra, zatímco jiné bude pro toto opatření ideální.

S možností zavedení a zrealizování fungující regulace dopravy je spojená i legislativa, která by měla tuto regulaci podporovat. Regulace dopravy neznamená ve všech případech zakázat vjezdy či průjezdy určitými oblastmi, ale pouze pomocí určitého zpoplatnění tyto průjezdy omezit. S tímto je spojená legislativa, která může nastavit ceny na takovou výši, kterou nebude většina uživatelů schopná akceptovat a budou nuceni najít jinou možnost, jak uspokojit své potřeby. Regulace dopravy má tedy za cíl zdokonalit a zefektivnit dopravu a popřípadě snížit její dopady na životní prostředí.

Při zpoplatněných vjezdech, např. do centra měst, je nutné uvažovat a zabývat se zásobováním a atraktivitou dané oblasti. Aby nenastal případ, že sice silnice budou bez těžkých silničních nákladních vozidel, v některých případech i bez vozidel osobních, ale obchody, restaurace a ostatní zařízení budou prázdná a neatraktivní, protože lidé si raději autem dojedou do nákupního střediska, které je autem dostupné. Je tedy nutné najít mezi úplným zákazem a neregulovanou dopravou ideální kompromis, který zajistí průjezdné

silnice, čistší vzduch způsobený lepším životním prostředím ale zároveň i atraktivitu a zásobovanost dané lokace.

Dalším faktorem, který je nutné respektovat a při výběru ideálního regulačního způsobu se jím řídit, je charakteristika a dopravní situace v daném sídelním celku. Rozdílná situace bude ve městech, které mají vybudovaný obchvat kolem města, a v takových, kterými hlavní silniční tepna vede středem města. Proto v této práci bude zohledněna tato situace a autor se bude snažit vždy uvést oba tyto případy. Toto asi nebude platit v případě měst největších (1 a více milionů obyvatel), kde hlavní silniční tepna určitě nepovede centrem města.

Nástroje na regulaci dopravy lze rozdělit na ekonomické a normativní. Ekonomickými nástroji rozumíme poplatky a daně. Z počátku je veřejnost negativně přijímá a panuje nejistota ve správném nastavení těchto daní a poplatků. Avšak po určité zaváděcí době, ve které se ukáže, že tyto daně a poplatky zlepšují a usnadňují dopravu, se tento postoj může značně změnit. Normativní nástroje jsou využity jako donucovací prostředek formou nařízení, limitů, standardů, norem a různých omezení.

Důležitým prvkem pro úspěšnou a fungující regulaci dopravy je informovanost občanů. Může se jednat o aktuální stav životního prostředí, o množství zplodin, které produkují jednotlivé druhy dopravy, o možnostech nahrazení jednoho druhu dopravního prostředku za druhý vzhledem k rychlosti přepravy pomocí těchto prostředků. Dalším důležitým prvkem je územní plánování, které ovlivňuje potřebu využívání dopravního prostředku na cestě z domova do práce. K dalším prvkům lze zařadit podporu pěší a cyklistické dopravy, což se samozřejmě netýká nahrazení nákladní silniční dopravy, ale pouze dopravy osobní. Vybudováním nové pěší zóny nebo cyklistické stezky se zaprvé usnadní využívání těchto druhů dopravy a za druhé při přebudování silnice na pěší zónu se zabrání využívání této cesty motorovými dopravními prostředky, které znečišťují životní prostředí a v mnoha případech ani nejsou tyto dopravní prostředky nutné pro dosažení dané oblasti. Jednou z dalších možností je podpora městské hromadné dopravy, jejíž využívání značně uleví dopravní situaci ve městě.

Aby však uživatelé dopravy se zpoplatněním souhlasili a respektovali ho, je nutné aby vybrané prostředky byly dále investovány do sektoru dopravy. Ať už do oprav stávající dopravní infrastruktury, tak i do výstavby nové. Skvělým příkladem je již v minulé kapitole zmíněné Švýcarsko, kde se 2/3 vybraných prostředků dále investuje do výstavby nové

dopravní infrastruktury, která zlepšuje dopravní situaci v tomto státě. Tento princip je uplatňován ve všech typových městech, které budou v této práci zmíněny.

Pomocí modelových hranic autor rozdělil sídelní celky v závislosti na vyjmenovaných aspektech této kapitoly, počtu obyvatel, povaze a typu města následovně:

- Sídelní celek s počtem obyvatel do 25 tisíc,
- Sídelní celek s počtem obyvatel do 100 tisíc,
- Sídelní celek s počtem obyvatel do 500 tisíc,
- Sídelní celek s počtem obyvatel do 1,5 milionu,
- Sídelní celek s počtem obyvatel nad 1,5 milionu.

3.1 Sídelní celek s počtem obyvatel do 25 tisíc

Jak již bylo v této kapitole uvedeno, pro zavedení správné a fungující regulace dopravy je nutné znát dopravní situaci v tomto celku. Zejména v těchto menších sídelních celcích je toto velmi důležité.

Sídelní celek bez městského obchvatu

V tomto případě by bylo složité zavádět zpoplatněné vjezdy do centra města, protože téměř ve všech případech u takto malých měst, vede hlavní silniční tepna téměř středem města. Tudíž je prakticky nemožné centrum od ostatních částí města odříznout pomocí zpoplatněného vjezdu. Hlavní silniční tah je používán jak pro osobní, tak nákladní dopravu, která zásobuje okolí centra města a využití jiných druhů dopravy (železniční, vodní) většinou nepřipadá v úvahu z důvodu malé velikosti města a z tohoto důvodu ani nelze počítat s větším železničním, popř. vodním, terminálem nákladní dopravy. V tomto případě se jako nejjednodušší a nejpravděpodobnější jeví použití zpoplatněného stání v místech, kde chceme regulovat množství dopravních prostředků. Pokud se jedná o oblasti, kde je silniční doprava hustější a většina z uživatelů zde i parkuje, ať již z důvodu nákupu nebo jiných, tím, že omezíme počet zpoplatněných parkovacích míst, se sníží i hustota dopravy. Pokud bude uživatel vědět, že nemá prakticky žádnou šanci automobil v této oblasti zaparkovat a po určitou dobu zanechat, před cestou si rozmyslí, zda raději nepůjde pěšky či nevyužije jiný dopravní prostředek, např. městskou hromadnou dopravu, pokud je zde k dispozici.

Vzhledem k tomu, že zavedení zpoplatněného stání je plně v kompetenci obce, není zde tedy nutná žádná složitá změna v legislativě. Obec formou nařízení rozhodne o vybraných úsecích, na kterých bude zpoplatněné stání, stanoví výši poplatku za toto stání a také formu jeho zaplacení. V současné době je nejmodernějším způsobem zaplacení pomocí mobilního telefonu, které je pro uživatele dopravy zřejmě nejpohodlnější z toho důvodu, že není nutné mít u sebe potřebné drobné mince do parkovacího automatu. Z tohoto důvodu by bylo možné tento způsob zavést i v tomto typovém městě společně s parkovacími automaty.

Obrázek č. 13: Příklad sídelního celku do 25 tisíc obyvatel bez městského obchvatu



Zdroj: Mapy.cz

Sídelní celek s městským obchvatem

V tomto typu sídelního celku již budou větší možnosti regulace dopravy a to v návaznosti právě na městský obchvat, který mohou těžká silniční nákladní vozidla používat pro svoje potřeby, ovšem do centra města už budou mít vjezd regulovaný pomocí zpoplatněných vjezdů. Zpoplatněné vjezdy samozřejmě nevylučují možnost zpoplatněného parkování, které je i v tomto případě možné. Stejně jako zpoplatněné stání jsou i zpoplatněné vjezdy do určitých oblastí v kompetenci obcí a jejich nařízení. Zpoplatněné vjezdy mohou být v účinnosti pouze v některých denních dobách, např. v dopravních špičkách, z důvodu

ulehčení dopravní situace a jako předcházení vzniku početných dopravních kongescí, které mají negativní dopad na životní prostředí. Zpoplatnění vjezdů se může týkat také osobních automobilů, ale vzhledem k velikosti tohoto typového města si myslím, že by to nebylo úplně vhodné a nezbytné řešení.

Současná legislativa ČR dle zákona č. 565/1990 Sb., o místních poplatcích, stanovuje maximální poplatek za povolení vjezdu do určitých oblastí na 20 Kč za den, což si myslím, že je dost nízká částka. Pokud toto číslo vynásobíme počtem dní v kalendářním roce vyjde nám částka 7 300 Kč, což pro většinu firem, které zásobují své podniky ve vybrané zpoplatněné oblasti, není nijak vysoká částka. Pokud bychom to mysleli s regulací dopravy vážně, poplatek i 10x větší by byl odpovídající. Firmy by si zásobování velkými nákladními vozy promysleli a jen ty nejnezbytnější věci by byly tímto způsobem přepravovány do vybraných zpoplatněných úseků. Jako příklad si můžeme uvést Londýn, kde mají tzv. nízkoemisní zóny a pokud vozidlo tyto limity nesplňuje, je povinností řidiče uhradit denní poplatek, který se pohybuje od 100 do 200 £.

Přínosy v tomto typu sídelního celku jsou zejména ekonomické a z vybraných prostředků lze financovat jak opravy stávajících komunikací, tak také výstavbu nových, např. na vybudování právě chybějícího obchvatu, který by ulehčil dopravní situaci ve městě.

3.2 Sídelní celek s počtem obyvatel do 100 tisíc

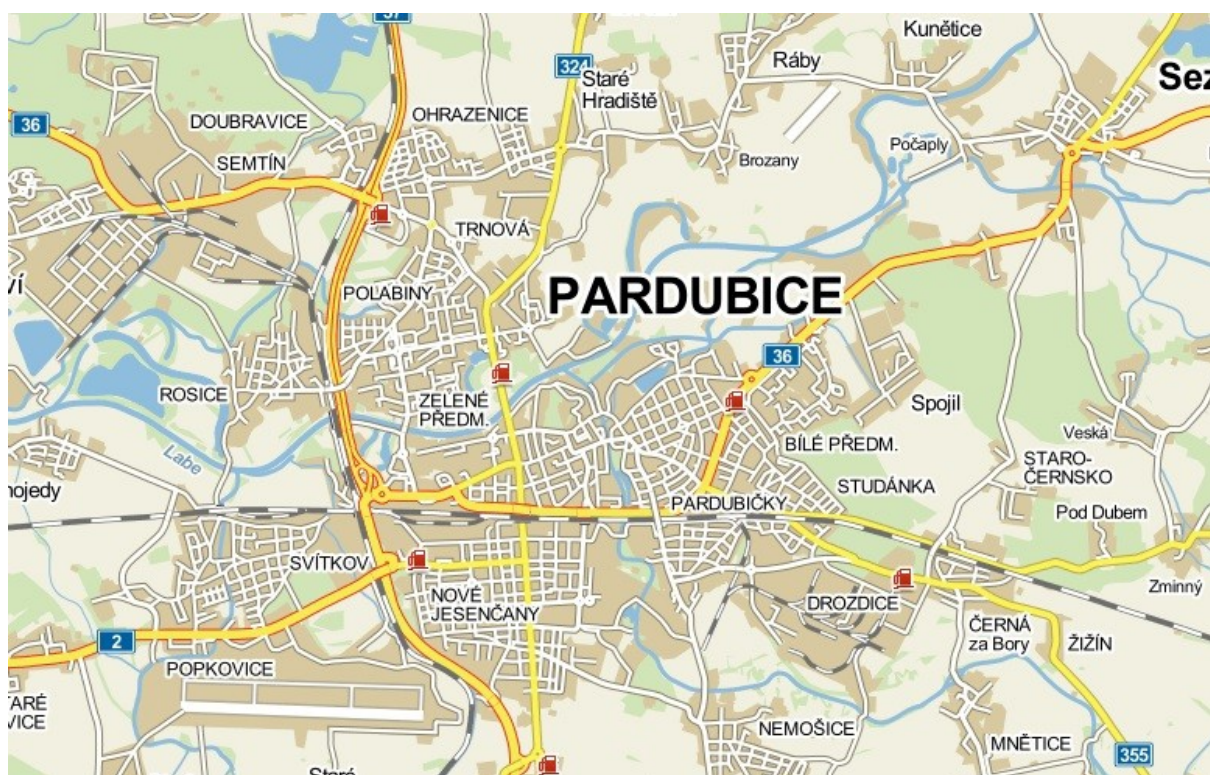
U těchto větších měst se již v řadě případů lze setkat s městskými obchvaty, které usnadňují dopravní situaci v centrech měst. Avšak i u těchto větších měst lze narazit na případy, kdy městské obchvaty jsou sice plánované, zatím ale však ještě nerealizované. Takovým případem je např. město Pardubice.

Sídelní celek bez městského obchvatu

Tento případ se týká již zmíněných Pardubic, které jsou zde uvedeny pouze pro názorný příklad a další text se již tímto městem zabývat nebude a půjde čistě o typové město. V případě města, které nemá vybudovaný obchvat, lze jen těžko přemýšlet o nějakém výraznějším zpoplatnění vjezdu do určité části města. Lze si představit některé menší oblasti, kterých by se tyto zpoplatněné vjezdy mohly týkat, avšak nikdy to nebude plocha s průměrem o několika kilometrech. Stejně jako u měst menších, i zde si lze jen těžko představit, že hlavní silniční tepna, která prochází středem města, by byla zpoplatněna. V tomto případě lze tedy uvažovat formu regulace hlavně pomocí zpoplatněného stání. Regulace prostřednictvím

zpoplatněných vjezdů by v tomto sídelním celku mohla fungovat například v samotném centru města, ve kterém často bývají náměstí a úzké ulice, které nejsou uzpůsobeny pro velké množství nákladních, ale i osobních automobilů. V tomto případě by tedy mohl být vjezd nákladním vozidlům zakázán úplně, až na mimořádné výjimky, které by udělovalo samotné město, resp. městský úřad. Pro osobní automobily by mohla být regulace dopravy do tohoto centra města řešena pomocí zpoplatněného stání. Samozřejmostí je možnost zpoplatněného stání i v ostatních částech města, avšak sazba za toto stání by se měla odvíjet právě od lokace tohoto stání. Zejména pokud se jedná o centrum města, popř. samotné náměstí v centru města, které má historickou hodnotu, výše poplatku za stání by tomu měla odpovídat a měla by být nastavena tak, aby co nejvíce řidičů odradila.

Obrázek č. 14: Příklad sídelního celku do 100 tisíc obyvatel bez městského obchvatu



Zdroj: Mapy.cz

Sídelní celek s městským obchvatem

V tomto případě lze už regulaci řešit více způsoby. Mezi ně bude znovu patřit i zpoplatněné stání, které se používá ve většině měst. Z důvodu výskytu městského obchvatu je zde možnost zpoplatněných vjezdů do určitých oblastí. Tato možnost je zde výrazně vyšší než v případě předešlého sídelního celku s absencí městského obchvatu, poněvadž silniční

nákladní doprava může ke svým potřebám využívat hlavně tento obchvat, který je na větší zátěž nákladních vozidel konstruován a vjezd těchto vozidel do středu města může tedy být značně limitován. Sazby za zpoplatněné vjezdy by mohly být shodné s předchozím případem u menšího sídelního celku. I v tomto celku lze uvažovat o zpoplatněném stání, které se ve své podstatě nebude od ostatních celků lišit. Z důvodu v tomto oboru nepřiliš složitě a složitě prosaditelné legislativy, je tento způsob vhodným řešením. Oproti menším sídelním celkům je však v případě většího města i možnost regulace dopravy prostřednictvím městské hromadné dopravy. Ve větších městech jako je toto, již ve velké míře funguje městská hromadná doprava dobře a spolehlivě. Při příznivých cenách pro všechny skupiny obyvatel je tímto způsobem možno regulovat osobní silniční dopravu. Pokud budou ceny nastaveny tak, aby cena za využití MHD byla výrazně nižší než jaké by byly náklady spojené s použitím osobního automobilu, většina obyvatel by tuto možnost mohla využívat. Aby však mohla městská hromadná doprava konkurovat osobní dopravě pomocí silničního dopravního prostředku, je zde nutnost dobrého a spolehlivého fungování městské hromadné dopravy a dále také dostupnost MHD v co nejvíce částech města i přilehlého okolí. Nákladní silniční dopravy se toto však regulační opatření netýká.

Přínosy které plynou z regulačních opatření v tomto typu sídelního celku jsou z hlavní části ekonomického charakteru, kde vybrané prostředky budou opět použity na opravy a novou výstavbu silniční infrastruktury. Z malé části jsou zde i přínosy regulačního charakteru, které se týkají převážně sídelního celku s obchvatem města a které plynou zejména z omezení nákladní silniční dopravy v centru. S tímto omezením je spojené usnadnění životnímu prostředí a také výrazné snížení hluku v těchto oblastech.

3.3 Sídelní celek s počtem obyvatel do 500 tisíc

V takto velkých městech se už téměř nesetkáme s případem, že by zde nebyl vybudován obchvat města. Pro ukázkou zde však bude uveden případ, který nepočítá s tímto obchvatem, a budou zde uvedeny možnosti regulace dopravy s tím spojené.

Sídelní celek bez městského obchvatu

V případě města s počtem obyvatel okolo 500 tisíc se již nedá předpokládat, že by zde byla pouze jedna významná silnice, která by byla využívána k nákladní i osobní silniční dopravě a zbytek silnic by bylo pouze menších a méně významných. I zde by však bylo zpoplatnění vjezdů složitým řešením, zejména z toho důvodu, že absence městského obchvatu

by neumožnila jasně vytyčit zpoplatněné území. V tomto případě tedy připadá v úvahu zpoplatněné stání, které by mělo být hojně využíváno zejména v centru města. Nutností je však brát ohled na počet parkovacích míst, který by měl být uzpůsoben podle rozsahu regulace, kterou dané město chce zavést a také lokaci tohoto zpoplatnění. Dalším faktorem, který ovlivňuje, kde zpoplatněné stání zavést a kde nikoli, je šířka silnice, popř. vhodné místo na parkoviště či parkovací dům. Pokud bychom už z takto často ucpané silnice chtěli ubrat další místo na vytvoření parkovacích míst, plynulosti dopravy by to zajisté neprospělo. V případě sídelního celku bez městského obchvatu je také velkou nutností dobře fungující systém městské hromadné dopravy, který může dopravní situaci značně ulehčit. I zde je nutnost pečlivě zvolit ceny za jízdné. V případě vysokých cen by tento způsob regulace dopravy nebyl účinný. Další samozřejmostí je odpovídající dostupnost MHD ve všech částech města a v případě takto velkého města i v jeho širším okolí.

Obrázek č. 15: Příklad sídelního celku do 500 tisíc obyvatel s městským obchvatem



Zdroj: Mapy.cz

Sídelní celek s městským obchvatem

Městský obchvat může v souvislosti s regulací dopravy představovat pomyslnou hranici, která určuje, kde je ještě provoz osobních, ale zejména nákladních vozidel nezaplatněn a tedy dostupný všem bez rozdílu, a kde je již tento provoz regulován pomocí různých regulačních opatření. V případě nákladní dopravy může být oblast, která podléhá určitému zpoplatnění, již znatelně větší než v případě měst menších, které byly uvedeny již dříve v této kapitole. Zpoplatněné vjezdy pro osobní automobily by pro velikost tohoto města ještě vhodné nebyly. Zpoplatněné parkování se samozřejmě může týkat i tohoto typu sídelního celku, avšak v samotném centru již bude častěji řešeno pomocí větších odstavných parkovišť a parkovacích domů, zejména s ohledem na velký počet automobilů a nedostatek místa na klasické parkování podél silnice, jak tomu bylo například v městech menších. Tyto odstavná parkoviště však nemohou být všude a vzdálenost od cíle vaší cesty může být od tohoto parkoviště více vzdálená. Avšak cena parkovného je na těchto odstavných parkovištích nižší v porovnání s cenou parkovného přímo na silnici ve vymezeném parkovacím pruhu.

I v tomto typu sídelního celku je potřeba fungujícího systému městské hromadné dopravy, který bude pro místní obyvatelé i pro návštěvníky z blízkého i vzdáleného okolí představovat jednoduchý a pohodlný způsob dopravy ve městě. Dobrá dopravní dostupnost a obslužnost je samozřejmostí. Ve městech s takovým počtem obyvatel je již možnost uvažovat i o více druzích městské hromadné dopravy. Vhodným druhem dopravy by mohlo být využití tramvajové dopravy, která zejména pokud má vyhrazené speciální tramvajové pásy není závislá na dopravní situaci a případných dopravních kongescích jako například doprava autobusová či trolejbusová.

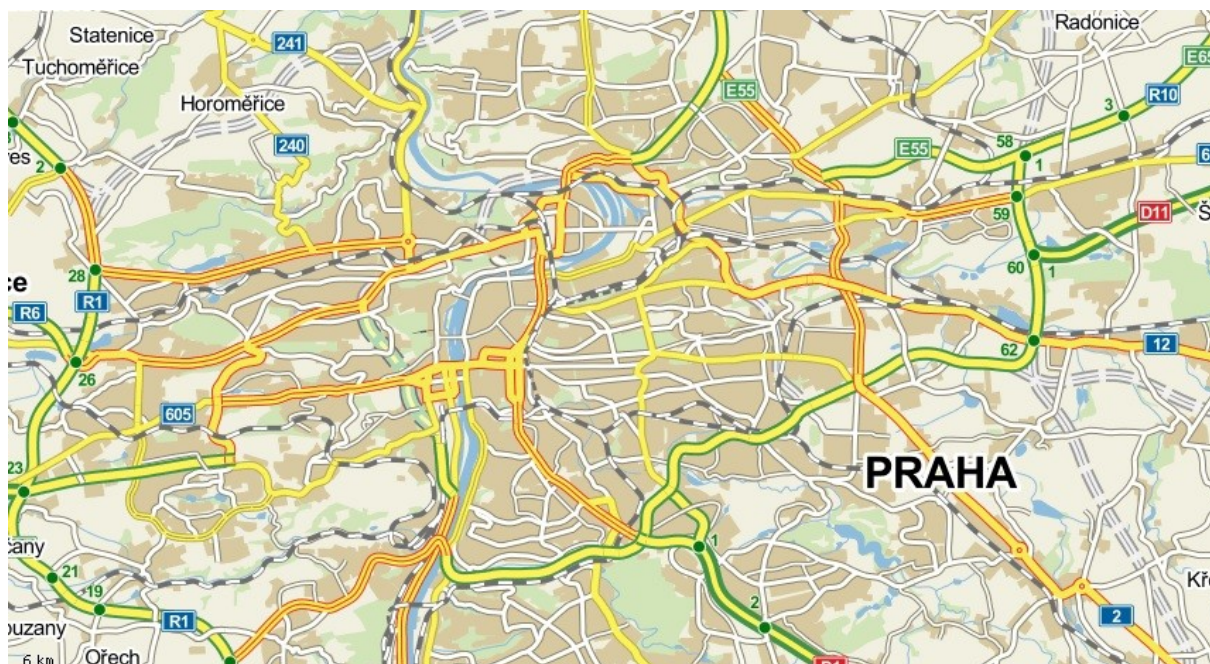
Přínosy zmíněných regulačních opatření u tohoto typu sídelního celku budou z části ekonomické a z části regulační. Ekonomické přínosy vyplývají zejména ze zpoplatněných aspektů dopravy, které jsou v tomto případě zpoplatněné stání a zpoplatněné vjezdy do centra měst. Regulační přínos je v tomto případě snížení počtu dopravních prostředků v centru města, což je způsobeno zpoplatněnými vjezdy a také kvalitními službami, které poskytuje městská hromadná doprava.

3.4 Sídlní celek s počtem obyvatel do 1,5 milionu

V takto velkých sídelních celcích již nebudou uvedeny varianty bez a s městským obchvatem, protože v těchto případech mají tyto města obchvat vždy a nemusí být vždy pouze jeden. Z tohoto důvodu mohou být sazby za zpoplatněné vjezdy ovlivněny výskytem několika zón, na které bude toto město rozděleno a výše sazby tedy bude odpovídat použité zóně. Tyto sazby by samozřejmě měli vzrůstat v závislosti na tom, jak moc se blížíme k samotnému centru města. V této práci si stanovíme zóny dvě. První z nich bude vytyčovat samotné centrum města, které může být ohraničeno městským obchvatem o průměru okolo jednoho kilometru. Tato zóna by se mohla týkat už také osobních automobilů, kde by řidiči těchto automobilů byli povinni uhradit určitý poplatek za vjezd do vymezené oblasti. Osvobození od tohoto poplatku by se týkalo obyvatel, kteří mají v této oblasti trvalé bydliště. Nákladním automobilům by vjezd do těchto oblastí byl omezen výrazněji a výše zpoplatnění by tomu odpovídala. Osvobození nákladních vozidel od tohoto zpoplatnění by bylo pouze ve zcela výjimečných, předem stanovených, situacích. Druhá z těchto zón by již mohla být s větším průměrem okolo 10 kilometrů. Tato zóna zpoplatnění by se týkala pouze automobilů nákladních. Řidiči těchto nákladních vozidel by byli nuceni při použití těchto zpoplatněných komunikací ve druhé zóně uhradit denní poplatek. Výše tohoto poplatku by nezávisela na počtu vjezdů a výjezdů za den. Tento počet vjezdů, výjezdů a následných vjezdů by byl zcela libovolný. Zpoplatněné stání by se týkalo i tohoto typu města a výše poplatku a četnost zpoplatněných parkovacích míst by závisela na vzdálenosti od středu města. Nejvyšší poplatky za parkování by byly v samotném centru a se zvyšující se vzdáleností od centra by jejich výše klesala.

V takto velkých městech už hraje městská hromadná doprava značnou roli a proto je velmi důležitá její podpora a rozvoj. S ohledem na regulaci dopravy nabývá tato podpora na důležitosti. Pokud je cílem města co nejvíce zregulovat dopravu ve středu města, možným řešením je právě podpora a rozvoj městské hromadné dopravy, popřípadě stanovení takové ceny za její používání, aby byla pro obyvatele, ale i pro ostatní návštěvníky, přijatelná a v porovnání s náklady na provoz dopravních prostředků nižší. Jedním z možných druhů MHD v takto velkých městech je metro, které je asi nejméně závislé na současné dopravní situaci ve městě a proto je nejvyhledávanějším dopravním prostředkem v rámci MHD. V případě takto velkých měst zde vznikají i možnosti využít jiné druhy dopravy, např. dopravu železniční, pro nákladní dopravu. Pomocí systematického rozvoje a údržby železničních tratí lze vybudovat dobré železniční spojení a tím ulehčit dopravě silniční.

Obrázek č. 16: Příklad sídelního celku do 1,5 milionu obyvatel



Zdroj: Mapy.cz

Přínosy budou v případě tohoto typu sídelních celku podobné s přínosy minulého sídelního celku (do 500 tisíc obyvatel). Část přínosů bude ekonomických, které budou vyplývat z výběru poplatků za zpoplatněné vjezdy a zpoplatněné stání. Tyto vybrané prostředky budou dále investovány do rozvoje a údržby dopravní infrastruktury, v tomto případě například do rozvoje a nové výstavby trasy metra, které je pro dobrou a udržitelnou dopravní situaci ve městě podstatné. Druhá část přínosů budou přínosy regulačního charakteru. Zpoplatněné vjezdy do určitých oblastí města značně zredukují dopravu a to zejména dopravu nákladní. Snížením počtu automobilů se dosáhne také zlepšení životního prostředí, redukce znečištěného vzduchu a hluku z dopravních operací.

3.5 Sídelní celek s počtem obyvatel nad 1,5 milionu

I v tomto typu sídelního celku bude uvedena pouze varianta s obchvatem města, protože v takto velkých městech u ani jiná varianta nepřichází v úvahu. S rostoucím počtem obyvatel a rostoucí velikostí, resp. rozlohou, města je stále více možností regulace dopravy různými způsoby. Zpoplatněné stání se bude týkat i tohoto typu města a nebude se výrazně lišit od měst předchozích. Formou regulace zde však může být omezení parkovacích míst na takový limit, který absolutně neodpovídá poptávce po parkovacích místech a z tohoto důvodu může v dlouhodobějším hledisku zregulovat dopravu. Když řidič bude vědět, že své

auto ve městě stejně nemá kde zaparkovat, tak radši zvolí jiný typ dopravy. S počtem obyvatel souvisí počet dopravních prostředků, které tito obyvatelé vlastní. A s počtem dopravních prostředků zase souvisí znečištění ovzduší a životního prostředí. Z tohoto důvodu v tomto typu sídelního celku budou využívány tzv. emisní štítky. Tento štítek bude muset vlastnit a své auto mít tímto štítkem viditelně označené (na předním skle automobilu) každý řidič, který bude chtít vjet do určité emisní zóny, které se rozprostírají na území o poloměru několika kilometrů od středu města. Pro každou emisní zónu bude jiný emisní štítek a v závislosti na vzdálenosti od středu města budou požadavky na emisní štítek vyšší. Vozidlům, která nespĺňují minimální emisní normu EURO II, nebude umožněn vjezd do žádné z vytyčených emisních zón. Tyto emisní štítky budou vydávány na základě údajů z technického průkazu o úrovni škodlivosti. Čím se bude řidič blížit centru města, tím budou vyšší požadavky na nízkou míru škodlivosti. Míra škodlivosti se bude odvíjet od emisního limitu EURO.

Na obrázku č. 17 jsou uvedeny jako názorný příklad emisní štítky, které používají v Německu.

Obrázek č. 17: Ukázka emisních štítků platných v Německu



Zdroj: Bavorsko.eu

I zde budou velké nároky na kvalitní městskou hromadnou dopravu, jejímž úkolem je redukovat počet automobilů ve městě a tím zlepšovat dopravní situaci. Ve velkých městech je na vysoké úrovni také osobní železniční doprava, která v porovnání s dopravou silniční znečišťuje dopravní prostředí o poznání méně. Metro je zde téměř samozřejmostí a bez něj by byla dopravní situace ve městě výrazně zhoršená. Pokud je naším cílem regulovat silniční dopravu ve městě, výše cen ani zde nesmí překročit náklady na jízdu osobním automobilem. I proto zde bude velmi důležitá podpora městské hromadné dopravy a jejího dalšího rozvoje.

Přínosy budou v tomto případě převážně regulační a to zejména s ohledem na znečištění ovzduší a životního prostředí. S použitím emisních štítků bude vozidlům, které produkují nejvíce škodlivin, vjezd do emisních zón ve městě zamezen úplně a díky tomu se životnímu prostředí a ovzduší značně uleví. Tato změna samozřejmě nebude zřejmá hned první den po zavedení těchto opatření, ale ve výhledu do budoucnosti se úroveň znečištění ovzduší ztelně zvedne. Tyto limity nejsou stanoveny v této podobě na vždy a s časem a vývojem nových, lepších a méně znečišťujících automobilů se mohou měnit. Ekonomické přínosy v tomto případě budou plynout zejména z vybraných finančních prostředků za zpoplatněné parkování a tyto prostředky budou dále investovány do dalšího rozvoje dopravní infrastruktury.

3.6 Shrnutí regulačních opatření v jednotlivých sídelních celcích

V následující tabulce budou přehledně uvedeny regulační opatření, která budou zavedena v jednotlivých sídelních celcích.

Tabulka č. 10: Shrnutí regulačních opatření v jednotlivých sídelních celcích

	Sídelní celky (dle počtu obyvatel)							
	do 25 tisíc		do 100 tisíc		do 500 tisíc		do 1,5 milionu	nad 1,5 milionu
Regulační opatření	Výskyt obchvatu							
	Bez	S	Bez	S	Bez	S	S obchvatem	S obchvatem
Zpoplatněné stání	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
Zpoplatnění vjezdů do určitých lokací		✓		✓		✓	✓	✓
Podpora městské hromadné dopravy			✓	✓	✓	✓	✓	✓
Městské zóny							✓	✓
Emisní štítky								✓

Zdroj: autor

Závěr

Silniční doprava v současné době tvoří nepostradatelnou součást života lidí na celém světě. Vzhledem k dopravním výkonům ji lze zařadit k nejvíce využívaným druhům dopravy a to jak v přepravě osobní, tak i nákladní. Od vstupu České republiky do EU, kdy se obyvatelům ČR i okolních zemí otevřel trh, dochází k nárůstu přepravních výkonů. Toto otevření trhu přispělo k volnému pohybu zboží, které musí být nějakým způsobem převezeno z místa A do místa B. V mnoha případech se toto přemístění děje právě pomocí silniční nákladní dopravy. Aby však kvalita dopravní infrastruktury v České republice byla srovnatelná s požadavky Evropské Unie, je zapotřebí velké množství investic nejenom do výstavby nové infrastruktury, ale také do údržby stávající dopravní sítě, která není v současné době úplně v dobrém stavu. S touto výstavbou a údržbou jsou však spojeny vysoké náklady, proto je třeba zavést systém, jak tyto finanční prostředky získat. Systém zpoplatnění silniční dopravy může být jedním z fungujících řešení, avšak ne ve všech státech toto úplně funguje. V téměř všech zemích, nejenom Evropské Unie, ale i ostatních evropských států, které nejsou součástí tohoto společenství (např. Švýcarsko), je prioritou tzv. výkonové zpoplatnění, resp. systém elektronického mýtného. Toto zpoplatnění se týká nákladních automobilů a spočívá ve spravedlivém zpoplatnění podle skutečně ujetých kilometrů a také dle počtu náprav a emisní třídy vozidla. Tato práce se zabývá legislativním rámcem, který je spojen se zpoplatněním silniční dopravy.

Uživatel dopravy nejenom v České republice je zpoplatněn celou řadou různých poplatků či daní, např. daní silniční, daní spotřební, daní z přidané hodnoty, ale také poplatky za užívání dálnic, rychlostních silnic a v případě nákladní dopravy i vybraných silnic I. tříd. Většina z těchto fiskálních nástrojů vytváří příjmy do státního rozpočtu, které jsou pak v menší nebo větší míře investovány zpátky do rozvoje dopravní infrastruktury.

Systém zpoplatnění silniční dopravy však nemusí mít za cíl pouze výběr těchto finančních prostředků, ale může také usilovat o regulaci dopravy, což může vést k zmírnění znečištění životního prostředí, snížení emisí škodlivých látek a dalších negativních vlivů spojených s dopravou. Mnoho z těchto poplatků bere v úvahu právě míru škodlivosti automobilu a výši poplatku upravuje právě podle této míry. Řidiči méně životnímu prostředí škodlivých dopravních prostředků tedy zaplatí méně než řidiči těch škodlivějších. S tímto také souvisí již samotná koupě nového, resp. ojetého automobilu. Budoucí vlastník se tedy musí rozhodnout, zda při koupi investuje více peněz do nového automobilu, avšak s vidinou toho,

že v budoucnu ušetří právě za tyto poplatky. V některých městech Evropy už v současné době ani není povoleno používat nejstarší typy vozidel, právě z důvodu jejich emisního zatížení, které představují pro životní prostředí.

V neposlední řadě je také zdůraznit nutnost kvalitní nabídky veřejné dopravy, včetně urbanistického plánování při výstavbě měst.

Cílem této práce bylo analyzovat současnou situaci v České republice i v zahraničí, porovnat jednotlivé způsoby zpoplatnění silniční dopravy a navrhnout možná alternativní opatření. V této práci byla navržena regulace dopravy v určitých typových městech v závislosti na počtu obyvatel a charakteristice tohoto sídla.

Použitá literatura

- [1] ŠIROKÝ, Jaromír a kol. *Technologie dopravy*. 3. rozšířené vydání. Pardubice: Institut Jana Pernera, 2010. ISBN 978-80-86530-67-3.
- [2] KUBÁTOVÁ, Květa. *Daňová teorie a politika Díl I.: Daňová teorie*. 1. vydání. Praha: Vysoká škola ekonomická v Praze, 1995. ISBN 80-7079-544-1.
- [3] ŠIROKÝ, Jan a kol. *Daňová teorie s praktickou aplikací*. 2. vydání. Praha: C. H. Beck, 2008. ISBN 978-80-7400-005-8.
- [4] ČESKO. Zákon č. 111 ze dne 26. dubna 1994 o silniční dopravě. In: *Sbírka zákonů České republiky*. 1994, částka 37, s. 1154-1161. Dostupný také z: <http://portal.gov.cz/app/zakony/zakonPar.jsp?page=0&idBiblio=41984&fulltext&nr=111~2F1994&part=&name=&rpp=15#local-content>. ISSN 1211-1244.
- [5] ČESKO. Zákon č. 13 ze dne 23. ledna 1997 o pozemních komunikacích. In: *Sbírka zákonů České republiky*. 1997, částka 3, s. 47-61. Dostupný také z: <http://portal.gov.cz/app/zakony/zakonPar.jsp?idBiblio=44836&fulltext=&nr=13~2F1997&part=&name=&rpp=15#local-content>. ISSN 1211-1244.
- [6] Mýtné v ČR, *Ministerstvo dopravy České republiky* [online]. [cit. 2013-05-25]. Dostupné z: http://www.mdcz.cz/cs/Silnicni_doprava/Silnice+dalnice+mosty/mytne/mytne.htm
- [7] ČESKO. Vyhláška č. 435 ze dne 29. listopadu 2012 o užívání pozemních komunikací zpoplatněných časovým poplatkem a o změně vyhlášky č. 527/2006 Sb., o užívání zpoplatněných pozemních komunikací a o změně vyhlášky Ministerstva dopravy a spojů č. 104/1997 Sb., kterou se provádí zákon o pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů. In: *Sbírka zákonů České republiky*. 2012, částka 158, s. 5522-5527. Dostupný také z: <http://portal.gov.cz/app/zakony/zakonPar.jsp?idBiblio=78637&fulltext=&nr=435~2F2012&part=&name=&rpp=15#local-content>. ISSN 1211-1244.
- [8] ČESKO. Vyhláška č. 470 ze dne 19. prosince 2012 o užívání pozemních komunikací zpoplatněných mýtným. In: *Sbírka zákonů České republiky*. 2012, částka 176, s. 6226-6231. Dostupný také z: <http://portal.gov.cz/app/zakony/zakonPar.jsp?idBiblio=79174&fulltext=&nr=470~2F2012&part=&name=&rpp=15#local-content>. ISSN 1211-1244.
- [9] ČESKO. Nařízení vlády č. 484 ze dne 18. října 2006 o výši časových poplatků, sazeb mýtného, slevy na mýtném a o postupu při uplatnění slevy na mýtném. In: *Sbírka zákonů České republiky*. 2006, částka 159, s. 6778-6779. Dostupný také z: <http://portal.gov.cz/app/zakony/zakonPar.jsp?idBiblio=63119&fulltext=&nr=484~2F2006&part=&name=&rpp=15#local-content>. ISSN 1211-1244.

- [10] ČESKO. Zákon č. 168 ze dne 13. července 1999 o pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem vozidla a o změně některých souvisejících zákonů (zákon o pojištění odpovědnosti z provozu vozidla). In: *Sbírka zákonů České republiky*. 1999, částka 57, s. 3158-3168. Dostupný také z:
<http://portal.gov.cz/app/zakony/zakonPar.jsp?idBiblio=47910&fulltext=&nr=168~2F1999&part=&name=&rpp=15#local-content>. ISSN 1211-1244.
- [11] EU. Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2006/38/ES ze dne 17. května 2006, kterou se mění směrnice 1999/62/ES, o výběru poplatků za užívání určitých pozemních komunikací těžkými nákladními vozidly. In: *Úřední věstník Evropské unie*. 2006. Dostupné z: <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2006:157:0008:0023:CS:PDF>
- [12] EU. Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2003/30/ES ze dne 8. května 2003 o podpoře užívání biopaliv nebo jiných obnovitelných pohonných hmot v dopravě. In: *Úřední věstník Evropské unie*. 2003. Dostupné z: <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=DD:13:31:32003L0030:CS:PDF>
- [13] ČESKO. Zákon č. 16 ze dne 21. prosince 1992 o dani silniční. In: *Sbírka zákonů České republiky*. 1992, částka 6, s. 133-136. Dostupný také z:
<http://portal.gov.cz/app/zakony/zakonPar.jsp?idBiblio=40588&fulltext=&nr=16~2F1993&part=&name=&rpp=15#local-content>. ISSN 1210-0005.
- [14] ČESKO. Zákon č. 586 ze dne 20. listopadu 1992 o dani z příjmů. In: *Sbírka zákonů České republiky*. 1992, částka 117, s. 3473-3491. Dostupný také z:
<http://portal.gov.cz/app/zakony/zakonPar.jsp?idBiblio=40374&fulltext=&nr=586~2F1992&part=&name=&rpp=15#local-content>. ISSN 1210-0005.
- [15] ČESKO. Zákon č. 353 ze dne 26. září 2003 o spotřebních daních. In: *Sbírka zákonů České republiky*. 2003, částka 118, s. 5730-5788. Dostupný také z:
<http://portal.gov.cz/app/zakony/zakonPar.jsp?idBiblio=55953&fulltext=&nr=353~2F2003&part=&name=&rpp=15#local-content>. ISSN 1211-1244.
- [16] ČESKO. Zákon č. 235 ze dne 1. dubna 2004 o dani z přidané hodnoty. In: *Sbírka zákonů České republiky*. 2004, částka 78, s. 4946-5010. Dostupný také z:
<http://portal.gov.cz/app/zakony/zakonPar.jsp?idBiblio=57849&fulltext=&nr=235~2F2004&part=&name=&rpp=15#local-content>. ISSN 1211-1244.
- [17] ČESKO. Zákon č. 634 ze dne 26. listopadu 2004 o správních poplatcích. In: *Sbírka zákonů České republiky*. 2004, částka 215, s. 11415-11501. Dostupný také z:
<http://portal.gov.cz/app/zakony/zakonPar.jsp?idBiblio=58613&fulltext=&nr=634~2F2004&part=&name=&rpp=15#local-content>. ISSN 1211-1244.

- [18] ČESKO. Zákon č. 565 ze dne 13. prosince 1990 o místních poplatcích. In: *Sbírka zákonů České republiky*. 1990, částka 92, s. 2103-2109. Dostupný také z: <http://portal.gov.cz/app/zakony/zakonPar.jsp?idBiblio=38937&fulltext=&nr=565~2F1990&part=&name=&rpp=15#local-content>. ISSN 1210-0005.
- [19] BUCHTA, Miroslav a kol. *Manažerská ekonomika II: Ekonomika podniku*. 1. vydání. Pardubice: Univerzita Pardubice, 2001. ISBN 80-7194-387-8.
- [20] Registrace vozidel: Registrace nového vozidla. *Portál veřejné správy ČR* [online]. 13.03.2012, 27.02.2013 [cit. 2013-05-25]. Dostupné z: <http://portal.gov.cz/portal/obcan/situace/116/123/4009.html#obsah>
- [21] Registrace vozidel: Dovoz nového osobního vozidla se schválením typu z jiného členského státu Evropské unie. *Portál veřejné správy ČR* [online]. 13.03.2012, 27.02.2013 [cit. 2013-05-25]. Dostupné z: <http://portal.gov.cz/portal/obcan/situace/116/123/4005.html#obsah>
- [22] LÁNÍK, Ondřej. Od července se mění pravidla pro dovoz ojetých vozidel. In: *Auto.cz* [online]. 6.6.2006 [cit. 2013-05-25]. Dostupné z: <http://www.auto.cz/od-cervence-se-meni-pravidla-pro-dovoz-ojetych-vozidel-13930>
- [23] Zpoplatnění dálnic, rychlostních silnic a vybraných silnic I. třídy, *Ministerstvo dopravy České republiky* [online]. [cit. 2013-05-25]. Dostupné z: http://www.mdcz.cz/cs/Silnicni_doprava/Silnice+dalnice+mosty/ZPOPLATNENI_PK/default.htm
- [24] KLEPRLÍK, Jaroslav. *Silniční doprava*. 1. vydání. Pardubice: Univerzita Pardubice, 2011. ISBN 978-80-7395-451-2.
- [25] *Toll Collect* [online]. © 2013 [cit. 2013-05-25]. Dostupné z: <http://www.toll-collect.de/en/>
- [26] Dial'ničné nálepky: Typy nálepiek. *Národná dial'ničná spoločnosť* [online]. © 2011 [cit. 2013-05-25]. Dostupné z: <http://www.dialnicnenalepky.sk/TypyNalepiek.aspx>
- [27] Mýtné, tunely a mosty Slovensko. *Multicard.eni* [online]. [cit. 2013-05-25]. Dostupné z: <http://www.multicard.eni.com/cz/tolls-slovakia>
- [28] BUČEK, Petr. Ceny dálničních známek pro rok 2013 v zahraničí: Rakousko zdražuje. In: *Ihned.cz* [online]. 28.11.2012 [cit. 2013-05-25]. Dostupné z: <http://life.ihned.cz/c1-58825550-ceny-dalnicnich-znamek-pro-rok-2013-v-zahranici-rakousko-zdrazuje>
- [29] Mýto v Rakousku. *Doprava v Praxi* [online]. © 2009-2012 [cit. 2013-05-25]. Dostupné z: http://www.doprava.vpraxi.cz/myto_au.html
- [30] Dálniční poplatky Velká Británie. *Tolls.eu* [online]. 2013 [cit. 2013-05-25]. Dostupné z: <http://www.tolls.eu/cs/united-kingdom>

- [31] When to pay. *Transport for London* [online]. [cit. 2013-05-25]. Dostupné z: <http://www.tfl.gov.uk/roadusers/congestioncharging/17097.aspx>
- [32] Tickets and Fares. *Eurotunnel* [online]. ©2013 [cit. 2013-05-25]. Dostupné z: <http://www.eurotunnel.com/uk/tickets/>
- [33] *Oeresund-bridge.com* [online]. [cit. 2013-05-25]. Dostupné z: <http://www.oeresund-bridge.com/>
- [34] Dopravní předpisy, mýtné...:Horské průsmyky a tunely. *ÚAMK: Asistenční služby pro motoristy* [online]. © 2012 [cit. 2013-05-25]. Dostupné z: <http://www.uamk.cz/component/turistika/?Itemid=345&a=k&p=65>
- [35] Zdaňování vozidel v České republice a některých zemích Evropské unie. *Daňáři online: portál daňových poradců a profesionálů* [online]. 1.3.2012 [cit. 2013-05-25]. Dostupné z: http://www.danarionline.cz/archiv/dokument/doc-d37504v47401-zdanovani-vozidel-v-ceske-republice-a-nekterych-zemich-evro/?search_query=%24index%3D81%7C%24index%3D725%7C%24index%3D778+%24source%3D1%7C%24source%3D17
- [36] *European commission: Excise duty tables* [online].©2013, [cit.2013-05-25]. Dostupné z: http://ec.europa.eu/taxation_customs/resources/documents/taxation/excise_duties/energy_products/rates/excise_duties-part_ii_energy_products_en.pdf
- [37] OECD Tax Database. *OECD* [online]. [cit. 2013-05-25]. Dostupné z: <http://www.oecd.org/tax/tax-policy/oecd-tax-database.htm#othertaxes>
- [38] Tabulka DPH v zemích EU. *Účetní kavárna* [online]. © 2013 [cit. 2013-05-25]. Dostupné z: <http://www.ucetnikavarna.cz/uzitecne-tabulky/tabulka-dph-v-zemich-eu/>
- [39] PRŮŠA, Petr. *Celní hospodářství a daňová soustava: pro kombinovanou formu studia*. 1. vydání. Pardubice: Univerzita Pardubice, 2006. ISBN 80-7194-9.
- [40] ADAMEC, Vladimír a kol. *Doprava, zdraví a životní prostředí*. 1. vydání. Praha: Grada Publishing, 2008. ISBN 978-80-247-2156-9.
- [41] PEKOVÁ, Jitka. *Veřejné finance: úvod do problematiky*. 4. vydání. Praha: ASPI, 2008. ISBN 978-80-7357-358-4.

Seznam tabulek

Tabulka č. 1: Sazby silniční daně	25
Tabulka č. 2: Sazby spotřebních daní z minerálních olejů	28
Tabulka č. 3: Výpočet zdanění u benzínu a nafty.....	28
Tabulka č. 4: Sazby správních poplatků za zápis do registru vozidel	31
Tabulka č. 5: Příklad výše roční splátky pojištění odpovědnosti u vybraných pojišťoven	33
Tabulka č. 6: Vývoj cen dálničních kupónů	35
Tabulka č. 7: Sazby mýtného pro dálnice a rychlostní silnice	38
Tabulka č. 8: Sazby mýtného pro silnice I. třídy	39
Tabulka č. 9: Přehled zpoplatnění v ČR a ve vybraných státech Evropy.....	48
Tabulka č. 10: Shrnutí regulačních opatření v jednotlivých sídelních celcích	61

Seznam obrázků

Obrázek č. 1: Vybrané pojišťovny.....	33
Obrázek č. 2: Síť časově zpoplatněných komunikací v ČR	34
Obrázek č. 3: Vzory dálničních kupónů pro rok 2013	36
Obrázek č. 4: Síť výkonově zpoplatněných komunikací v ČR.....	37
Obrázek č. 5: Dopravní značení zpoplatněných komunikací	38
Obrázek č. 6: Palubní jednotka PREMID	40
Obrázek č. 7: Mýtná brána	41
Obrázek č. 8: Dopravní značení zpoplatněného stání na místních komunikacích	41
Obrázek č. 9: Vzor dálničních známek Slovensko 2013	43
Obrázek č. 10: Vzor roční dálniční známky Rakousko 2013	44
Obrázek č. 11: Dálniční známka Švýcarsko pro rok 2013	45
Obrázek č. 12: Mapa Öresundbron.....	46
Obrázek č. 13: Příklad sídelního celku do 25 tisíc obyvatel bez městského obchvatu	52
Obrázek č. 14: Příklad sídelního celku do 100 tisíc obyvatel bez městského obchvatu	54
Obrázek č. 15: Příklad sídelního celku do 500 tisíc obyvatel s městským obchvatem	56
Obrázek č. 16: Příklad sídelního celku do 1,5 milionu obyvatel.....	59
Obrázek č. 17: Ukázka emisních štítků platných v Německu	60

Seznam zkratek

CNG	Stlačený zemní plyn pro pohon automobilů
ČNB	Česká národní banka
ČR	Česká republika
DKK	Dánská koruna
DPH	Daň z přidané hodnoty
EHS	Evropské hospodářské společenství
ES	Evropské společenství
EU	Evropská unie
GPS	Global Positioning System - globální družicový polohový systém
GSM	Globální systém pro mobilní komunikaci
LEZ	Low Emission Zone - nízkoemisní zóny
LPG	Zkapalněný ropný plyn pro pohon automobilů
LSVA	Mýtný systém používaný ve Švýcarsku
MHD	Městská hromadná doprava
NEAT	Transalpská železniční osa
OBU	On-Board-Unit - palubní jednotka na výpočet výše mýtného
ŘSD	Ředitelství silnic a dálnic
SFDI	Státní fond dopravní infrastruktury
ZTP	Zvlášť těžké postižení
ZTP/P	Zvlášť těžké postižení s potřebou průvodce