



Ekonomická
fakulta
Faculty
of Economics

Jihočeská univerzita
v Českých Budějovicích
University of South Bohemia
in České Budějovice

Jihočeská univerzita v Českých Budějovicích
Ekonomická fakulta
Katedra účetnictví a financí

Diplomová práce

Daňové zatížení silniční dopravy v ČR

Vypracovala: Bc. Kristýna Zobalová
Vedoucí práce: Ing. Jarmila Rybová, Ph.D.

České Budějovice 2024

JIHOČESKÁ UNIVERZITA V ČESKÝCH BUDĚJOVICÍCH

Ekonomická fakulta
Akademický rok: 2022/2023

ZADÁNÍ DIPLOMOVÉ PRÁCE

(projektu, uměleckého díla, uměleckého výkonu)

Jméno a příjmení: Bc. Kristýna ZOBALOVÁ
Osobní číslo: E22620
Studijní program: N0488A050006 Finance a účetnictví
Téma práce: Daňové zatížení silniční dopravy v ČR
Zadávací katedra: Katedra účetnictví a financí

Zásady pro vypracování

Cíl práce:
Vyhodnotit daňové zatížení silniční dopravy v České republice pomocí vybraných ukazatelů ve sledovaném období a porovnat s vybranými členskými státy Evropské unie.

Rámcová osnova:

- Silniční doprava v České republice – statistické údaje.
- Daně zatěžující silniční dopravu v České republice.
- Ukazatele daňového zatížení v případě daní zatěžujících silniční dopravu v členských státech Evropské unie.
- Metodika stanovení daňové zátěže silniční dopravy v České republice ve vymezeném období a porovnání s vybranými členskými státy Evropské unie.
- Výnosy daní a ukazatele daňového zatížení silniční dopravy v České republice.
- Hodnocení daňové zátěže silniční dopravy pomocí vybraných ukazatelů a porovnání s členskými státy Evropské unie.

Rozsah pracovní zprávy: 50-60 stran
Rozsah grafických prací:
Forma zpracování diplomové práce: tištěná

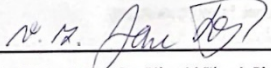
Seznam doporučené literatury:

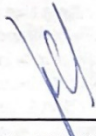
- Česmad Bohemia. (2022). *Zdanění dopravy osob*. [online]. Dostupné: <https://info.odoprave.cz/>.
- Eurostat databáze. [online]. Dostupné: <https://ec.europa.eu/>.
- Evropský parlament. (2022). *Silniční doprava: harmonizace právních předpisů*. [online]. Dostupné: <https://www.europarl.europa.eu/>.
- Finanční správa ČR. (2021). *Zoldštní režim jednoho správního místa*. [online]. Dostupné: <https://archiv.financnisprava.cz/>.
- International Road Union. (2022). *IRU Annual Report 2021 – Executive summary*. [online]. Dostupné: <https://www.iru.org/>.
- Kettner C, Kletzan-Slamanič D. (2018). *Vehicle Taxation in EU Member States*. Edward Elgar Publishing Ltd.
- Marková, H. (2022). *Daňové zákony. Úplná znění platná k 1. 1. 2022*. Praha: Grada.
- Ministerstvo financí České republiky. (2022). *Zpráva o činnosti Finanční správy ČR a Celní správy ČR*. Praha: Ministerstvo financí.
- Škodová Parmová, D. a kol (2021). *Regions in Context III*. České Budějovice: Ekonomická fakulta, Jihočeská univerzita v Českých Budějovicích.

Vedoucí diplomové práce: Ing. Jarmila Rybová, Ph.D.
Katedra účetnictví a financí

Datum zadání diplomové práce: 1. března 2023
Termín odevzdání diplomové práce: 15. dubna 2024

JIHOČESKÁ UNIVERZITA
V ČESKÝCH BUDĚJOVICÍCH
Fakulta ekonomická
Sudenská 13 (26)
370 05 České Budějovice


doc. RNDr. Zuzana Dvořáková Lišková, Ph.D.
děkanka


doc. Ing. Milan Jílek, Ph.D.
vedoucí katedry

V Českých Budějovicích dne 1. března 2023

Prohlášení

Prohlašuji, že svou diplomovou práci jsem vypracovala samostatně pouze s použitím pramenů a literatury uvedených v seznamu citované literatury.

Prohlašuji, že v souladu s § 47b zákona č. 111/1998 Sb. v platném znění souhlasím se zveřejněním své diplomové práce, a to v nezkrácené podobě elektronickou cestou ve veřejně přístupné části databáze STAG provozované Jihočeskou univerzitou v Českých Budějovicích na jejích internetových stránkách, a to se zachováním mého autorského práva k odevzdanému textu této kvalifikační práce.

Souhlasím dále s tím, aby toutéž elektronickou cestou byly v souladu s uvedeným ustanovením zákona č. 111/1998 Sb. zveřejněny posudky školitele a oponentů práce i záznam o průběhu a výsledku obhajoby kvalifikační práce. Rovněž souhlasím s porovnáním textu mé kvalifikační práce s databází kvalifikačních prací Theses.cz provozovanou Národním registrem vysokoškolských kvalifikačních prací a systémem na odhalování plagiátů.

V Českých Budějovicích dne 2024

.....

Bc. Kristýna Zobalová

Poděkování

Touto cestou bych ráda poděkovala vedoucí mé diplomové práce, paní Ing. Jarmile Rybové, Ph.D., za ochotnou spolupráci a odborné rady, které mi poskytla při tvorbě této práce.

Obsah

1	ÚVOD	8
2	SILNIČNÍ DOPRAVA V ČESKÉ REPUBLICĚ	9
2.1	DRUHY SILNIČNÍ DOPRAVY	10
2.2	STÁTNÍ FOND DOPRAVNÍ INFRASTRUKTURY (SFDI).....	11
2.3	VYMÁHANÍ PRAVIDEL SILNIČNÍ DOPRAVY	11
3	DANĚ ZATĚŽUJÍCÍ SILNIČNÍ DOPRAVU V ČESKÉ REPUBLICĚ	12
3.1	PŘÍMÉ DANĚ	12
3.1.1	<i>Daň z příjmů</i>	12
3.1.2	<i>Daň silniční</i>	13
3.2	NEPŘÍMÉ DANĚ	16
3.2.1	<i>Daň z přidané hodnoty</i>	17
3.2.2	<i>Spotřební daň</i>	19
3.3	POPLATKY	20
3.3.1	<i>Zákon o správních poplatcích</i>	21
3.3.2	<i>Zákon o místních poplatcích</i>	21
3.4	ZÁKON O POZEMNÍCH KOMUNIKACÍCH	22
3.4.1	<i>Zpoplatnění dálnic a rychlostních silnic</i>	22
4	ROZBOR ZPOPLATNĚNÍ SILNIČNÍ DOPRAVY V ZAHRANIČÍ	27
4.1	ONE STOP SHOP (OSS)	27
4.2	ZDANĚNÍ DOPRAVY OSOB	28
4.3	SMĚRNICE A NAŘÍZENÍ EVROPSKÉHO PARLAMENTU A RADY	28
4.3.1	<i>Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2011/76/EU o výběru poplatků za užívání určitých pozemních komunikací těžkými nákladními vozidly</i>	29
4.3.2	<i>Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2003/96/ES o zdanění energetických produktů a elektřiny</i>	29
4.4	DAŇ SILNIČNÍ Z POHLEDU SOUSEDNÍCH ZEMÍ.....	31
4.4.1	<i>Zpoplatnění motorových vozidel</i>	31
4.5	POHONNÉ HMOTY	31
4.5.1	<i>Minimální sazby daně z pohonných hmot a topných olejů v rámci EU</i>	31
5	METODIKA PRÁCE	33
6	DAŇOVÉ ZATÍŽENÍ AUTODOPRAVCŮ	35
6.1	ČASOVÉ ZPOPLATNĚNÍ	35
6.2	DAŇ Z PŘÍJMŮ	38
6.3	SILNIČNÍ DAŇ	44
6.4	SPOTŘEBNÍ DAŇ	53
6.5	VÝKONOVÉ ZPOPLATNĚNÍ.....	54
6.6	DAŇ Z PŘIDANÉ HODNOTY.....	58
7	SROVNÁVACÍ ANALÝZA DAŇOVÉHO ZATÍŽENÍ	60
7.1	SHLUKOVÁ ANALÝZA	60
7.2	VYHODNOCENÍ SHLUKOVÉ ANALÝZY	63
8	ZÁVĚR	66
9	SUMMARY	69

10	PŘEHLED POUŽITÉ LITERATURY	70
10.1	ČESKÉ ZDROJE	70
10.2	ZAHRANIČNÍ ZDROJE	72
11	SEZNAMY	73
11.1	SEZNAM TABULEK	73
11.2	SEZNAM OBRÁZKŮ	74
11.3	SEZNAM GRAFŮ	74

1 Úvod

Cílem této diplomové práce je poskytnout ucelený pohled na hodnocení daňové zátěže silniční dopravy v České republice v porovnání s jinými členskými státy Evropské unie. V současné době představuje doprava jedno z nejdůležitějších odvětví celého národního hospodářství. Bez dopravy si dnešní svět nedokážeme ani představit, a využíváme ji denně. To s sebou nese také velký objem financí, který se v dopravě pohybuje a přispívá k výkonnosti ekonomiky.

Daň silniční tvoří významnou část daňových příjmů v oblasti silniční dopravy. Výnosy z této daně plynou do Státního fondu dopravní infrastruktury. To znamená, že část sumy finančních toků směřujících do dopravní infrastruktury závisí na efektivním výpočtu a výběru této daně.

Se silniční dopravou jsou spojena nejen pozitiva, ale má také své záporné stránky. K největším negativním aspektům patří potřeba neustálé obnovy silničních sítí. S nárůstem dopravních prostředků roste i zatížení životního prostředí, vznik nehod a újmy na životech. Nárůst dopravy v posledních letech ovlivňuje nejen vnitrostátní, ale také mezinárodní přepravu, což je způsobeno hlavně geografickou polohou České republiky ve střední Evropě.

Cílem této práce je provést analýzu daní a poplatků v oblasti silniční dopravy v České republice a porovnat ji s členskými státy Evropské unie. Předmětem zkoumání jsou daně spojené s užíváním vozidel a také daně z příjmů. Kvalitativní metody jsou použity jako nástroj pro sběr informací a zkoumání. V závěru práce jsou vyhodnoceny konečné výsledky včetně jejich přehledného grafického znázornění pomocí tabulek, grafů a srovnávací analýzy. Dále dojde k porovnání s ostatními daněmi a poplatky.

2 Silniční doprava v České republice

Geografická poloha ovlivňuje celou dopravní politiku státu. Díky poloze České republiky ve středu Evropy se v našem státě nachází řada důležitých dopravních komunikací a uzlů (Pilný, 2007).

Pro dopravu v České republice je klíčové kvalitní propojení s evropskou dopravní sítí, a je kladen důraz na bezpečnost a spolehlivost. V poslední době roste důraz na ekologii, a proto je potřeba eliminovat negativní dopady dopravy na životní prostředí. V oblasti osobní dopravy je také důležité zlepšování mobility pro občany se sníženou schopností pohybu; proto se objevují nízkopodlažní autobusy a autobusy se samozdvíhacími rampami (Pilný, 2007).

Nejvíce finančních prostředků je investováno do silniční dopravy, tvořící více než 60 % všech investic, zatímco železniční doprava obdrží pouze 30 %. S nárůstem dopravy se kladou investice do silniční dopravy, která je nejlevnější na krátké vzdálenosti (Pilný, 2007).

Tabulka 1 Struktura užití prostředků rozpočtu SFDI v roce 2022 (v mil. Kč)

Druh výdaje	Národní	EU	Celkem
Běžné výdaje	42 025	58	42 083
Kapitálové výdaje	42 460	46 039	88 499
Celkem*	84 485	46 097	130 582

* zaokrouhleno

zdroj: Havlíček (2022), vlastní úprava.

Celkový rozpočet pro rok 2022 činil 130,6 mld. Kč, což bylo o 3 mld. Kč více než v předchozím roce. Na neinvestiční výdaje bylo alokováno 42,1 mld. Kč a na investiční výdaje 88,5 mld. Kč. Finanční prostředky se mohou lišit zvýšením příjmů ze zdrojů EU. Střednědobý výhled na rok 2023 činil 96,7 mld. Kč a na následující rok 90,4 mld. Kč (Havlíček, 2022).

Opravy a údržbu dopravní struktury financuje nejen státní rozpočet, ale i další zdroje, včetně veřejných a alternativních. K alternativním zdrojům patří úvěry od domácích a zahraničních bank, poplatky za využívání dopravní infrastruktury a financování soukromým kapitálem. Veřejné zdroje zahrnují domácí rozpočet, Státní fond dopravní

struktury a rozpočty pro kraje s podporou státního rozpočtu, až k zahraniční, kam se řadí prostředky podpůrných fondů. Od vstupu do Evropské unie (EU) tvoří většinu právě dotace z fondu EU (Havlíček, 2022).

„Významný podíl na financování dopravy má tedy veřejný sektor. Stát či nižší úrovně vlád zajišťují dopravní obslužnost území, kterou by soukromý sektor nezajišťoval z důvodu nedosahování dostatečného zisku. Dopravní obslužnost je chápána jako nezbytná služba zejména při dopravě dětí do škol, občanů k lékaři či při plnění úředních povinností. Svým charakterem, ekonomickým a sociálním významem doprava vyžaduje potřebu zásahu veřejných orgánů nejčastěji v podobě dotací, regulace cen jízdného a budování potřebné infrastruktury.“ (Pilný, str. 49, 2007)

2.1 Druhy silniční dopravy

Členit silniční dopravu lze z několika hledisek. Mezi nejdůležitější patří následující (Kleprlík, 2011):

- Předmět přepravy
 - Osobní doprava – přeprava osob
 - Nákladní doprava-nástroj pro přepravu zvířat a věcí
- Charakter přepravy
 - Hromadná doprava – přeprava vozidlem pro více než 9 osob
 - Individuální doprava – limit do 9 osob
- Okruh uživatelů
 - Veřejná doprava – doprava dostupná pro všechny
 - Neveřejná doprava – doprava pro vlastní užití, nepřístupná veřejnosti
- Teritoriální
 - Městská doprava – v rámci jedné obce
 - Vnitrostátní doprava-na území jednoho státu
 - Mezinárodní doprava – výchozí a cílové místo přepravy na území dvou států
- Periodicita
 - Pravidelná doprava – řídí se podle jízdního řádu, pravidelné intervaly
 - Nepravidelná doprava – nemá předem daný řád, realizuje se nahodile

2.2 Státní fond dopravní infrastruktury (SFDI)

Tento státní fond dopravní infrastruktury je zřízen zákonem č. 104/2000 Sb., o státním fondu dopravní infrastruktury, ze dne 4. dubna 2000 s účinností od 1. července 2000. Jedná se o právnickou osobu, která spadá do působnosti Ministerstva dopravy, v jehož působnosti se nachází, kdy sídlem je Praha. SFDI je jedním z důležitých fondů, z něhož plynou prostředky na financování a modernizaci pozemních komunikací, drah a vodních cest. Dále také poskytují příspěvky například na bezpečnost dopravy, cyklostezky, vybavení letišť technickými prostředky a zkvalitnění bezpečnosti provozu. Rozpočet je schvalován vládou a příjmy plynou z několika zdrojů. A to z výnosů daně silniční, poplatků za užívání dálnic a rychlostních komunikací, převodu podílu z výnosů spotřební daně, převodu výnosů z mýtného a dotací ze státního rozpočtu (Státní fond dopravní infrastruktury, 2024).

2.3 Vymáhání pravidel silniční dopravy

Ze zahraničí se často objevují pachatelé, kteří nedostávají žádné tresty, protože je nelze vypátrat nebo se sankce nevykonávají. Evropská unie se pokusila zavést iniciativy na podporu členských států při stíhání těchto pachatelů. V roce 2011 byla přijata směrnice 2011/82/EU, která pomáhá s usnadněním přeshraniční výměny informací o dopravních deliktech právě v oblasti bezpečnosti silničního provozu. Jsou zavedeny postupy, které snižují pravděpodobnost, že zahraniční pachatelé zůstanou za nebezpečné dopravní přestupky nepotrestáni. Veškeré informace jsou tedy sdíleny policejním orgánům ve všech členských státech EU za účelem právě identifikace pachatelů. V roce 2015 došlo k přijetí směrnice 2015/413, kde se dohodla EU s Islandem, Lichtenštejnskem a Norskem o výměně informací o dopravních deliktech (Státní fond dopravní infrastruktury, 2024).

3 Daně zatěžující silniční dopravu v České republice

3.1 Přímé daně

Přímé daně jsou nazývány dle výběru přímého, tyto daně odvádí přímo poplatník. Na základě písemného daňového priznání poplatníka jsou daně odváděny příslušnému finančnímu úřadu. Jedná se tedy o daně adresné, lze je dělit do dvou skupin, a to daně důchodové a daně majetkové. Vzhledem k daňovému zatížení silniční dopravy v ČR nás budou zajímat daň z příjmů fyzických a právnických osob (důchodová daň) a silniční daň (majetková daň) (Marková, 2023).

3.1.1 Daň z příjmů

Daň z příjmů je upravena v zákoně č. 586/1992 Sb. o daních z příjmů. Tento zákon zpracovává příslušné předpisy Evropské unie a dále upravuje daň z příjmů právnických a fyzických osob (Marková, 2023).

Daň z příjmů fyzických osob

Fyzické osoby jsou poplatníkem daně z příjmů, vymezení fyzické osoby dále vychází z obecné úpravy provedené v občanském zákoníku (Marková, 2023).

Dle zákona jsou poplatníky:

- poplatníci, kteří mají tzv. neomezenou daňovou povinnost. To jsou ti, kteří mají na území České republiky bydliště nebo se zde obvykle zdržují. To je případ, kdy na tomto území pobývají alespoň 183 dnů v příslušném kalendářním roce. Neomezená daňová povinnost znamená, že se vztahuje jak na příjmy dosažené na území České republiky, tak i na příjmy dosažené v zahraničí.
- poplatníci, kteří mají tzv. omezenou daňovou povinnost. To jsou poplatníci neuvedeni výše, včetně těch, o kterých to stanoví mezinárodní smlouva. Omezená daňová povinnost se vztahuje pouze na příjmy dosažené ze zdrojů na území České republiky“ (Průša, str. 25, 2006).

Předmětem daně z příjmů fyzických osob jsou tyto příjmy:

- příjmy ze závislé činnosti a funkčních požitků,
- příjmy z podnikání a z jiné samostatné výdělečné činnosti,

- příjmy z kapitálového majetku,
- příjmy pronájmu,
- ostatní příjmy.“ (Průša, str. 26, 2006)

Daň z příjmů právnických osob

„Poplatníkem daně z příjmů právnických osob je právnická osoba, organizační složka státu, podfond akciové společnosti s proměnným základním kapitálem podle zákona upravujícího investiční společnosti a investiční fondy. Jako další podílový fond podle zákona upravujícího investiční společnosti a investiční fondy, fond penzijní společnosti, kterým se pro účely tohoto zákona rozumí fond obhospodařovaný penzijní společností podle zákona upravujícího doplňkové penzijní spoření, či svěřenský fond podle občanského zákoníku.“ (§ 17 zákona č.586, 1992 Sb.)

„Poplatníci jsou daňovými rezidenty České republiky, nebo daňovými nerezidenty. Poplatníci, kteří mají na území České republiky své sídlo nebo místo svého vedení, kterým se rozumí adresa místa, ze kterého je poplatník řízen, mají daňovou povinnost, která se vztahuje jak na příjmy plynoucí ze zdroje na území České republiky, tak i na příjmy plynoucí ze zdrojů v zahraničí. Poplatníci, kteří nemají na území České republiky své sídlo, mají daňovou povinnost, která se vztahuje pouze na příjmy ze zdrojů na území České republiky. Od daně jsou osvobozena veřejná nezisková ústavní zdravotnická zařízení zřízená podle zvláštního právního předpisu.“ (§ 17 zákona č.586, 1992 Sb.)

Předmětem daně jsou příjmy z veškeré činnosti a z nakládání s veškerým majetkem, není-li dále stanoveno jinak. Od daně jsou osvobozeny členské příspěvky podle stanov, statutu, zřizovacích nebo zakladatelských listin, přijatých např. odborovou organizací nebo politickou stranou, politickým hnutím nebo evropskou politickou stranou (Marková, 2023).

3.1.2 Daň silniční

Zákon č. 16/1993 Sb., o dani silniční, od dob svého vzniku prošel již několika novelizacemi. Jednou z nejpodstatnějších byl zákon č. 102/2004 Sb., který nabyl účinnosti dnem 05. března. 2004, přičemž některá ustanovení ale až dnem vstupu do Evropské unie, tedy dnem 01. května. 2004. Hlavním úkolem jmenované novely z roku

2004 bylo sloučení platných právních předpisů ČR s právem EU a její přiblížení právní úpravě zavedené v praxi již ve většině států EU. Činí-li daň silniční méně než 100 Kč, daň se nepřepíše a neplatí. (Hrubý, 2004).

V návaznosti na zákon č. 16/1993 Sb. o dani silniční, je rovněž nezbytná znalost některých dalších právních předpisů, a to zejména:

- Zákona č. 56/2001 Sb., o podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích ze dne 10. ledna 2001, ve znění pozdějších předpisů;
- Zákona č. 168/1999 Sb., o pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem vozidla, ze dne 13. července 1999, ve znění pozdějších předpisů;
 - Vyhlášky č. 343/2014 Sb., o registraci vozidel, ze dne 19. prosince 2014, ve znění pozdějších předpisů;
 - Směrnice 1999/62/EU v konsolidovaném znění.

V neposlední řadě nelze opomenout uvést zákon č. 280/2009 Sb. daňový řád, ze dne 22. července 2009, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „DŘ“), který je základním kamenem úpravy daňového práva v procesní oblasti (Hrubý, 2004).

Předmět daně

Předmětem silniční daně jsou silniční motorová vozidla a jejich přípojná vozidla registrovaná a provozována v České republice. Jsou-li používána poplatníkem daně z příjmů právnických osob s výjimkou používání k činnosti veřejně prospěšného poplatníka daně z příjmů právnických osob, pokud příjmy z této činnosti nejsou předmětem daně z příjmů. A nebo používaná poplatníkem daně z příjmů fyzických osob k činnosti nebo v přímé souvislosti s činností, ze kterých plynou příjmy ze samostatné činnosti podle zákona Vždy jsou předmětem silniční daně nákladní automobily s největší povolenou hmotností nad 3,5 tuny registrované v České republice s přípojnými vozidly s největší povolenou hmotností nad 3,5 tuny registrovaná také v České republice (Marková, 2023).

Předmětem daně nejsou podle zákona:

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

Osvobození od daně

Osvobozeny od daňové povinnosti jsou některé druhy vozidel. Jde hlavně o vozidla s méně než čtyřmi koly (kategorie L) a jejich přípojná vozidla. Dále jsou osvobozena vozidla pro dopravu osob nebo vozidla pro dopravu nákladů s největší povolenou hmotností méně než 12 tun, která mají elektrický pohon, nebo mají hybridní pohon kombinující spalovací motor a elektromotor, používají jako palivo zkapalněný ropný plyn nebo stlačený zemní plyn, anebo jsou vybaveny motorem určeným jeho výrobcem ke spalování automobilového benzínu a ethanolu 85 (Marková, 2023).

Sazby daně

Nově sazby daně nejsou uvedené §6 v zákoně č. 16/1993 Sb., platné sazby jsou již uvedeny v příloze zákona. U nákladních automobilů, návěsů a přívěsů, kde předmětem daně je součet největších povolených hmotností na nápravy v tunách a počet náprav u návěsu, a u ostatních vozidel, kde je předmětem daně největší povolená hmotnost v tunách a počet náprav, činí roční sazby daně v tomto rozmezí a má tyto následující hodnoty (zákon č. 16/1993 Sb.):

Výše daně pro zdanitelné vozidlo kategorie N s kódem druhu karoserie BA nebo BB

2 nápravy – do 12 tun a nad 15 tun je stanoveno 800 Kč do 7200 Kč

3 nápravy – do 15 tun a nad 23 tun je stanoveno 1400 Kč do 9000 Kč

4 nápravy a více náprav – do 23 tun a nad 29 tun je stanoveno 3 800 Kč do 14 000 Kč.

Výše daně pro zdanitelné vozidlo kategorie N s kódem druhu karoserie BC nebo BD

2 nápravy – do 16 tun a nad 33 tun je stanoveno 400 Kč do 18 400 Kč

3 nápravy a více náprav – do 36 tun a nad 40 tun je stanoveno 11 800 Kč do 24 200 Kč.

Výše daně pro zdanitelné vozidlo kategorie O

Největší povolená hmotnost do 12 tun výše daně 0 Kč, nad 12 tun výše daně 3 600 Kč.

Sleva na dani

V případě kombinované dopravy, která se pro účely zákona rozumí jako přeprava zboží v jedné a téže přepravní jednotce (v kontejneru, výměnné nástavbě, odvolacím kontejneru) nebo v nákladním automobilu, přívěsu nebo návěsu s tahačem i bez tahače, při které se využije téže železniční nebo vnitrozemská vodní doprava, v případě ale že vzdálenost přesahuje 100 kilometrů vzdušnou čarou a pokud její počáteční a konečný úsek je tvořen přepravou po pozemní komunikaci. V prvním scénáři je vhodné pro překládku místo nakládky nebo vykládky zboží mezi nejbližší železniční stanicí, která slouží k překládce, nebo mezi místem nakládky a vykládky zboží ve vnitrozemských přístavech, pokud vzdálenost nepřesahuje 150 kilometrů vzdušnou čarou (zákon č. 16/1993 Sb.,).

U zdanitelného vozidla, které v této dopravě uskuteční ve zdaňovacím období více než 120 jízd sleva je stanovena na 90 % výše daně pro toto vozidlo, od 91 jízd do 120 jízd je tomu 75 % výše daně pro toto vozidlo, od 61 do 90 jízd je tomu 50 % výše daně pro toto vozidlo a v případě jízd od 31 do 60 sleva činí 25 % výše daně pro toto vozidlo. Slevu uplatní poplatník v daňovém přiznání (zákon č. 16/1993 Sb.,).

Výpočet daně

Tato daň se spočítá jako součet dílčích daní za jednotlivá zdanitelná vozidla. Dílčí daň za dané vozidlo se vypočítá jako rozdíl (Marková, 2023)

- a) výše daně za dané vozidlo, případně snížené o $1/12$ za každý měsíc, ve kterém vozidlo není předmětem daně nebo je od této daně osvobozeno,
- b) a slevy uplatněné za toto vozidlo.

3.2 Nepřímé daně

V případě nepřímé daně je tomu naopak, kdy daně jsou odváděny zprostředkovaně třetím zúčastněným subjektem. Je to daň, kterou přímo nevidíme, je tedy součástí ceny zboží.

Nepřímými jsou nazývány proto, že daň je hrazena z kapsy kupujícího, kupující ale nepodává daňové přiznání a většinou tedy ani nevnímá, že nějakou daň platí (Lipovská, 2017).

3.2.1 Daň z přidané hodnoty

Tato daň je upravena v zákoně č. 235/2004 Sb. o dani z přidané hodnoty. Od jeho vydání proběhlo již několik novel. Daň z přidané hodnoty je všeobecnou spotřební daní, kterou musí platit každý plátec ze svého obratu, ale pouze za tu část, která je nově vytvořena – tedy přidanou hodnotou. To znamená, že hodnota u vstupů se nezahrnuje do základu daně, podíl je vždy stejný a nezávisí na počtu subjektů, které se na této tvorbě a oběhu hodnot podílejí. DPH se nevztahuje pouze na zboží, ale předmětem daně jsou i služby (přeprava – přepravné) (Puchinger, 2006).

Předmět daně a osoby povinné k dani

Předmětem daně je poskytnutí služby za úplatu a dodání zboží. Znamená to tedy, pokud si koupíte nějaké zboží (a nejste plátec daně), musíte v rámci ceny zboží zaplatit daň z přidané hodnoty (Marková, 2023).

Fyzické a právnické osoby, které samostatně uskutečňují ekonomickou činnost jsou povinné k dani. Povinnou k dani je i právnická osoba, která nebyla založena nebo nevznikla za účelem podnikání, ale pokud uskutečňuje ekonomickou činnost (Lipovská 2017).

Sazby daně

Sazby se mění následujícím způsobem, viz tabulka níže. Od ledna 2024 lze předpokládat základní sazbu nadále 21 % a sníženou nově ve výši 12 %.

Tabulka 2 Sazby daně

Období	Základní sazba	Snížená sazba
1.1. 1993-31. 12. 1994	23 %	5 %
1.1. 1995-30. 4. 2004	22 %	5 %
1.5.2004-31.12.2007	19 %	5 %
1.1.2008-31.12.2009	19 %	9 %
1.1.2010-31.12.2011	20 %	10 %
1.1.2012-31.12.2012	20 %	14 %
1.1.2013-31.12.2014	21 %	15 %
1.1.2015-31.12.2023	21 %	15 %; 10 %
Od 1.1.2024	21 %	12 %

Zdroj: Rybová (2017), vlastní úprava.

Tabulka 3 Daň z přidané hodnoty v členských státech EU k 31. 12. 2022

Členský stát Evropské unie	Sazby daně			
	počet sazeb	super snížená (v %)	snížená (v %)	základní (v %)
Belgie	3	-	6; 12	21
Bulharsko	2	-	9	20
Česká republika	3	-	10; 15	21
Dánsko	1	-	-	25
Estonsko	2	-	9	20
Finsko	3	-	10; 14	24
Francie	4	2,1	5,5; 10	20
Chorvatsko	3	-	5; 13	25
Irsko	4	4,8	9; 13,5	23
Itálie	4	4	5; 10	22
Kypr	3	-	5; 9	19
Litva	3	-	5; 9	21
Lotyšsko	2	-	12; 5	21
Lucembursko	4	3	8	17
Maďarsko	3	-	5; 18	27
Malta	3	-	5; 7	18
Německo	2	-	7	19
Nizozemsko	2	-	9	21
Polsko	3	-	5; 8	23
Portugalsko	3	-	6; 13	23
Rakousko	3	-	10; 13	20
Rumunsko	3	-	5; 9	19
Řecko	3	-	6; 13	24
Slovensko	2	-	10	20
Slovinsko	2	-	9,5; 5	22
Španělsko	3	4	10; 5	21
Švédsko	3	-	6; 12	25

Zdroj: *Europa.eu. (2024) VAT rules and rates. Your Europe – Business. Dostupné z: https://europa.eu/youreurope/business/taxation/vat/vat-rules-rates/index_en.htm*

3.2.2 Spotřební daň

Úprava těchto daní je uvedena v zákoně č. 353/2003 Sb. o spotřebních daních. Pro tuto práci je důležitá daň z minerálních olejů. Na území ČR jsou předmětem daně minerálních olejů vyrobené či dovezené oleje. Správu vykonávají celní úřady a celní ředitelství, kdy od roku 2011 budou správu daně vykonávat celní orgány příslušné podle sídla nebo místa pobytu plátce daně (Marková, 2023).

Předmět daně

Předmětem jsou vybrané výrobky na daňovém území Evropské unie vyrobené nebo dovezené. Dále také vybrané výrobky, u nichž došlo k jejich neoprávněnému vstupu na daňové území Evropské unie s účinností od 13. 2. 2023. (Marková, 2023).

Sazby a výpočet daně

Tato daň se vypočte součinem základu daně a sazby daně stanovené pro příslušný výrobek (Marková, 2023).

Tabulka 4 Minimální úrovně zdanění uplatitelné na pohonné hmoty používané pro účely stanovené v čl. 8 odst. 2

Produkt		
plynový olej	1 000 l	21 EUR
petrolej	1 000 l	21 EUR
zkapalněný plyn (LPG)	1 000 l	41 EUR
zemní plyn	gigajoule	0,3 EUR

Zdroj: Evropský účetní dvůr (2024), dostupné z: <https://www.eca.europa.eu>

Osvobození od daně

Od daně lze osvobodit vybrané výrobky a to např. dovezené, pokud se na ně vztahuje osvobození příležitostného dovozu zboží v osobních zavazadlech, nebo když jsou nakoupené bez daně za stavu ohrožení státu a válečného stavu, pokud tak ale nařídí vláda. Nebo jsou-li dovezené z území jiného členského státu na daňové území České republiky pro ozbrojené síly jiného členského státu, nebo pro členy Organizace Severoatlantické smlouvy. Dále také pokud právnická nebo fyzická osoba nakoupila zdaněné výrobky a jsou použity pro účely, na něž se vztahuje osvobození od daně, pohlíží se na tyto vybrané výrobky, jako by byly pořízeny za ceny bez daně (Marková, 2023).

3.3 Poplatky

Kromě daní jsou vybírány jsou také poplatky, které se přímo podílejí na veřejných příjmech. Netvoří velkou část veřejných příjmů, ale neustále se jejich podíl zvyšuje. Poplatky jsou stanoveny na rozdíl od daní paušální částkou. Od daní se liší tím, že jsou vybírány za poskytnutí určitých služeb veřejného sektoru (dálniční poplatky atd.) (Finance, 2023).

3.3.1 Zákon o správních poplatcích

Zákon o správních poplatcích upravuje správní poplatky a výkon jejich správy, jejich vyměrování a vybírání, prováděné orgány moci výkonné a dále také orgány samosprávných celků a orgány právnických osob, pokud je jejich působnost v oblasti státní správy. Správní řízení je předmětem poplatků upravené zvláštních právním předpisem a další činnost správního úřadu související s výkonem státní správy. Zpoplatnění podléhají úkony, které jsou vymezeny v jednotlivých položkách sazebníku poplatků (Pilný, 2005).

Poplatníkem může být fyzická nebo právnická osoba, která již podala žádost či návrh k provedení úkonu správnímu úřadu, nebo osoba, v jejímž zájmu nebo věci byl úkol proveden. Správní poplatek musí být zaplacen v případě registrace vozidla, kde bude vydána registrační tabulka nebo budete mít jiné požadavky. Poplatky jsou stanoveny pevnou částkou nebo jsou stanoveny procentem ze základu poplatků (procentní poplatek). Dále jsou správní poplatky placeny v souvislosti se silniční dopravou, za dočasné vyřazení vozidla z registru, za vydání nové registrační značky, za registraci vozidel nebo za vydání rozhodnutí o schválení technické způsobilosti, za vydání povolení k provozování silniční dopravy, licence či další úkony (Pilný, 2005).

Tabulka 5 Poplatky za zápis do registru vozidel

Druh vozidla	Poplatek v Kč
motocykl do 50 cm ³	300 Kč
motocykl nad 50 cm ³ včetně motocyklu s přívěsným nebo postranním vozíkem nebo motorové tříkolky, popřípadě motorové čtyřkolky	500 Kč
motorové vozidlo s nejméně čtyřmi koly	800 Kč
přípojně vozidlo do 750 kg hmotnosti včetně	500 Kč
přípojně vozidlo nad 750 kg hmotnosti	700 Kč

Zdroj: Vláda České republiky (2024), Průvodce. Dostupné z: <https://pruvodce.gov.cz>

3.3.2 Zákon o místních poplatcích

Tento zákon definuje místní poplatky, které vybírají obce. Rozhodují o místních poplatcích a vyhlášují místní poplatky zavedením obecně závazné vyhlášky obce. O zavedení poplatků si rozhoduje obec sama, také rozhoduje o výši poplatků. Místní

poplatky jsou příjmem rozpočtu obcí, správce poplatku je poté obec, případně je zastoupená příslušným organizačním útvarem (Pilný, 2005).

Poplatníkem je fyzická nebo právnická osoba, jejíž příjmy, subjekty nebo úkony podléhají tomuto poplatku dle příslušného zákona a místní vyhlášky. Každý, komu vzniká poplatková povinnost dle příslušné vyhlášky, je povinen podat přiznání k vyměření poplatku. Poplatník je povinen si poplatek vypočítat sám, uvést také případné výjimky, osvobození a slevy, které nárokuje u správce poplatku (Pilný, 2005).

Ve vztahu k silniční dopravě mohou obce vybírat např. poplatek za povolení vjezdu motorovým vozidlem do vybraných míst a částí měst, vjezd do zákazu, vjezd do místa s tabulkou s textem „vjezd pouze se zvláštním povolením“. Toto povolení vydává příslušný orgán města, popřípadě zvlášť pověřená osoba (Pilný, 2005).

3.4 Zákon o pozemních komunikacích

Je nejdůležitějším zákonem z hlediska legislativy, který se vztahuje přímo na silniční dopravu. Jedná se o zákon č. 13/1997 Sb., o provozu na pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů. Zákon o pozemních komunikacích upravuje kategorie pozemních komunikací, jejich stavbu, podmínky užívání a jejich ochranu, práva a povinnosti všech vlastníků pozemních komunikací a jejich uživatelů a výkon státní správy ve věcech pozemních komunikací příslušnými silničními správními úřady (Portál veřejné správy, 1997).

Pozemní komunikace dělíme na dálnice, silnice, místní komunikace a účelové komunikace. O jejich zařazení do kategorií rozhoduje vždy příslušný silniční správní úřad. Podle podmínek stanovených v zákoně může pozemní komunikaci užívat každý bezplatně a k účelům, ke kterým jsou určeny, pokud není stanoveno jinak (Portál veřejné správy, 1997).

3.4.1 Zpoplatnění dálnic a rychlostních silnic

Takto označené pozemní komunikace (viz. Obrázek 1) lze využívat motorovým vozidlem, jehož největší povolená hmotnost činí nejvýše 3,5 tuny pouze po úhradě časového poplatku. Úseky zpoplatněné pozemní komunikace, které jsou označeny značkou „Dálnice“ nebo „Silnice pro motorová vozidla“ doplněnou dodatkovou tabulkou

„Bez poplatku“ nebo tabulkou „Bez časového poplatku a mýtného“ lze užit vozidlem bez nalepeného kupónu (Edalnice, 2024).

Obrázek 1 Dopravní značení označující zpoplatnění



Zdroj: Státní fond dopravní infrastruktury (2024). Dostupné z: <https://www.sfdi.cz>

Za využití zpoplatněné pozemní komunikace stanoveným druhem motorového vozidla nemůže být udělen současně časový poplatek a mýtné. Získané prostředky jsou příjmem státního rozpočtu (Edalnice, 2024).

Síť zpoplatněných komunikací u nás není tak rozsáhlá, pro řidiče je celkem jednoduché zpoplatněné úseky objet. Aby k tomu ale nedocházelo, musel by být zaveden celoplošný systém mýtného, tzn. že by byly zpoplatněny i silnice nižších tříd. Vzhledem k tomuto všemu je zavedení tohoto systému nereálné (Edalnice, 2024).

Časový poplatek

Tyto časové poplatky jsou hrazeny předem, každé vozidlo které má zapláceno časový poplatek, musí mít na vozidle dálniční známku. Od roku 2023 již v elektronické podobě. Úseky, kde je potřeba mít dálniční známku jsou označeny dopravní značkou „dálnice“ nebo „rychlostní silnice“. Zpoplatněné úseky dálniční sítě jsou vypsány níže a také znázorněny na mapce. Nezpoplatněné úseky jsou na dálnicích označeny dopravní značkou "bez poplatku", která obsahuje přeškrtnutý symbol dálničního kupónu. Tato značka je umístěna vždy společně s dopravní značkou "dálnice" nebo "rychlostní silnice" (Edalnice, 2024).

Obrázek 2 Síť časově zpoplatněných komunikací k roku 2020



Doby platnosti kupónů:

- a) Roční – standardní cena 1500 Kč, eko cena 750 Kč
- b) Měsíční – standardní cena 440 Kč, eko cena 220 Kč
- c) 10denní – standardní cena 310 Kč, eko cena 155 Kč

Kontrola a pokuty

Kontrolními orgány v České republice jsou Policie ČR a Celní správa ČR, kdy podle SPZ poznají, zda máte platnou elektronickou dálniční známku nebo je vaše vozidlo osvobozeno. Kontroly jsou prováděny přímo na zpoplatněném úseku dálnice prostřednictvím hlídkových vozidel vybavených přímo kamerovým systémem pro rozpoznání SPZ nebo pomocí vzdáleného připojení ke kontrolním branám nebo kontrolou na odpočívkách a parkovištích (Edalnice, 2024).

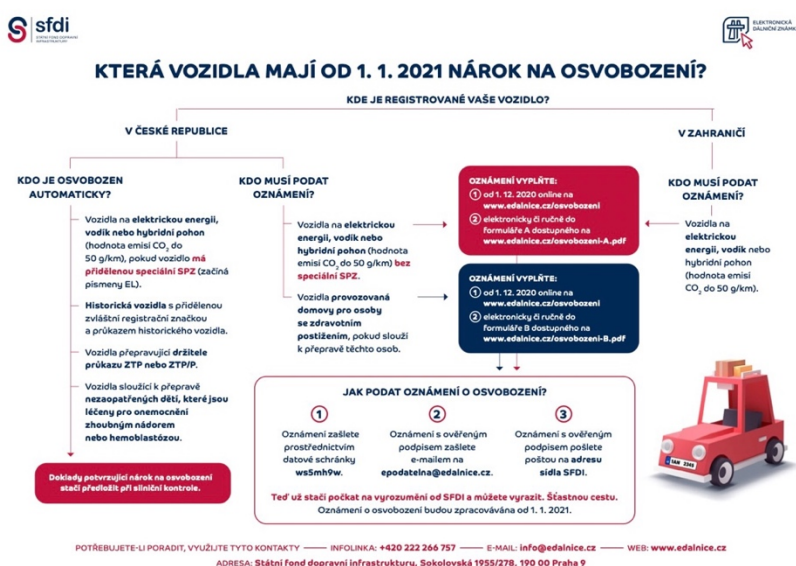
Řidiči, kterého systém odhalí na tomto úseku (a pokud se na něj nevztahuje osvobození), hrozí mu pokuta až 20 000 Kč. Kontroly se také týkají případného zneužití osvobození. V případě fyzické a právnické osoby, která podá oznámení osvobození, aniž by na něj měla nárok, ve snaze ho záměrně zneužít, může pokuta dosáhnout výše až 100 000 Kč. Pokud využije zpoplatněný úsek dálnice vozidlo, na které se osvobození vztahuje, ale

oznámení osvobození nepodal, přestože to zákon požaduje, hrozí mu pokuta ve výši až 5 000 Kč. Stejná pokuta hrozí řidičům, kteří Státnímu fondu dopravní infrastruktury do deseti pracovních dní nenahlásí, že pominuly důvody pro osvobození (Edalnice, 2024).

Osvobozená vozidla

Vozidla registrovaná v ČR osvobozená automaticky jsou vozidla na elektrickou energii, vodík nebo hybridní pohon (hodnota emisí CO₂ do 50 g/km). Jedná se o vozidlo, které má přidělenou speciální SPZ začínající písmeny EL. Dle § 20a zákona č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, zpoplatnění nepodléhá užití zpoplatněné pozemní komunikace silničním motorovým vozidlem přepravujícím těžce zdravotně postižené občany, kteří jsou podle zvláštního právního předpisu držiteli průkazu ZTP, nebo průkazu ZTP/P vydaného v ČR, pokud provozovatelem silničního motorového vozidla je postižená osoba sama nebo osoba jí blízká. Osvobození tedy nemůže držitel ZTP nebo ZTP/P využít zpravidla např., pokud ho svým vozidlem poveze kamarád nebo rodinný příslušník. Mezi další osvobozená vozidla řadíme vozidla sloužící k přepravě nezaopatřených dětí, které jsou léčeny pro onemocnění zhoubným nádorem nebo hemoblastózou. V případě kontroly musí být předložena lékařská zpráva či jiné osvědčení od lékařského zařízení. Dále zde řadíme historická vozidla, která mají přidělenou zvláštní registrační značku a průkaz historického vozidla. Vše i s popisem důležitých informací viz. níže na obrázku (Edalnice, 2024).

Obrázek 3 Osvobozená vozidla podle sfdi



Zdroj: Edalnice. (2024) dostupné z: <https://edalnice.cz>

Elektronické mýto

Zpoplatnění je stanoveno podle typu vozidla a ujetých kilometrů po zpoplatněné pozemní komunikaci. Dle zákona č. 13/1997 Sb. zákon o pozemních komunikacích, úhradě mýtného podléhá vždy užití zpoplatněné pozemní komunikace silničním motorovým vozidlem nejméně se čtyřmi koly, jeho hmotnost je ale vyšší než 3,5 tuny. Máme zde více kategorií dělení (Mýto, 2019).

Vozidla podle emisní třídy:

1. do třídy EURO IV;
2. třída EURO V a EEV;
3. třída EURO VI;
4. třída CNG-BIO EURO VI.

Vozidla podle počtu náprav:

1. se dvěma nápravami;
2. se třemi nápravami;
3. se čtyřmi nápravami;
4. s pěti nebo více nápravami.

Vozidla podle kategorie:

1. Silniční motorové vozidlo – vozidlo nejméně se čtyřmi koly, jehož největší povolená hmotnost činí více než 3,5 tuny (do této kategorie spadají také karavany a campery)
2. Autobus – pro účely mýtného systému je silniční motorové vozidlo s nejméně čtyřmi koly, které má v dokladech o registraci uvedenu největší povolenou hmotnost 3 501 kg nebo více a zároveň alespoň jeden z následujících údajů:
 - v poli J. kategorie vozidla ... M2 nebo M3 nebo M2G nebo M3G
 - v poli typ (druh) vozidla ... ""autobus""
 - v poli S. počet přepravovaných osob včetně řidiče 10 nebo více (nebo součet míst k sezení a stání v polích S.1 a S.2)

4 Rozbor zpoplatnění silniční dopravy v zahraničí

V ostatních zemích Evropské unie se systémy zpoplatnění silniční dopravy podobají tomu, který platí i u nás v České republice. Odlišnost je většinou v sazbách daní (daň z příjmů, DPH a další).

4.1 One Stop Shop (OSS)

OSS mohou využívat jak prodejci zboží na dálku (e-shopy) zákazníkům do EU, poskytovatelé služeb novým zákazníkům v EU a také provozovatel elektronického rozhraní. Slouží nám pouze k odvodu DPH v ČR u vybraných plnění, která jsou poskytována přeshraničně koncovým spotřebitelům do jiných států EU a u kterých vzniká dodavateli povinnost odvodu DPH v členském státě spotřebitele. Dodavatel se musí registrovat do režimu OSS a odvádí DPH pouze v jednom členském státě EU, ačkoliv se jedná o přeshraniční plnění v EU (Finanční správa České republiky, 2004).

Existují 3 režimy v OSS:

- **režim Evropské unie (režim EU)** – pro osoby se sídlem v ČR, nebo pro osoby s provozovnou v ČR, pokud mají sídlo mimo EU, nebo pro osoby se sídlem nebo provozovnou mimo EU, pokud je zahájena přeprava nebo odeslání zboží v tuzemsku
- **dovozní režim** – pro osoby se sídlem v ČR, nebo pro osoby s provozovnou v ČR, pokud mají sídlo mimo EU, nebo pro osoby se sídlem nebo provozovnou mimo EU zastoupené zprostředkovatelem
- **režim mimo Evropskou unii (režim mimo EU)** - pro osoby se sídlem nebo provozovnou mimo EU

4.2 Zdanění dopravy osob

V některých členských státech je zavedena povinnost registrace a následného podávání daňového přiznání a zaplacení daně z příležitostné přepravy osob. Zde v tabulce jsou uvedeny některé členské státy, které tyto daně vybírají. Zdanění dopravy osob může být součástí daňového přiznání z několika důvodů. Zde jsou klíčové body, proč je zdanění dopravy osob relevantní pro daňová přiznání a jak souvisí s DPH. Dopravní služby, které jsou poskytované osobám obvykle podléhají DPH. Právě pokud je poskytovatel dopravních služeb plátcem DPH, musí do svého daňového přiznání zahrnout informace o DPH, kterou vybral od svých zákazníků, a také má právo nárokovat DPH, kterou sám zaplatil za související nákupy a výdaje. To zahrnuje i dopravní služby, kde je DPH zahrnuta v ceně služby (Ministerstvo financí České republiky, 2024).

Tabulka 6 Zdanění dopravy osob v členských státech EU

Státy	Sazba daně	Daňové přiznání	hlášení jízd
Polsko	8 %	čtvrtletně	-
Chorvatsko	25 %	měsíčně	ano
Slovinsko	snížená sazba 9,5 % *	ročně	ano
*platí při využívání zvláštního opatření pro zdanění příležitostné mezinárodní přepravy osob, při které není možnost uplatnit vratku daně			

Zdroj: Ministerstvo financí České republiky (2024) Zdanění dopravy osob. Dostupné z: <https://info.odoprave.cz/zdaneni-dopravy-osob>

4.3 Směrnice a nařízení Evropského parlamentu a Rady

Státy Evropské unie, tedy i Česká republika, mají povinnost přijmout směrnice do svého právního řádu a zajistit jejich aplikace. Pomocí Směrnice Evropského parlamentu a Rady dochází ke sjednocování právních předpisů členských zemí nebo jejich hlavních bodů. Hlava VI Lisabonské smlouvy, zejména článek 91 Smlouvy o fungování Evropské unie. Společná politika v oblasti silniční dopravy, jež má zachovat spravedlivé podmínky hospodářské soutěže a zajistit volný pohyb služeb, vyžaduje harmonizaci příslušných právních předpisů členských států. To platí nejen, pokud jde o zdanění (DPH, silniční daň, spotřební daň z minerálních olejů) a státní podporu, ale i o technické předpisy (maximální přípustné rozměry a hmotnosti), sociální ustanovení a opatření na ochranu životního prostředí.

4.3.1 Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2011/76/EU o výběru poplatků za užívání určitých pozemních komunikací těžkými nákladními vozidly

Tato směrnice je ze dne 27. září 2011, kterou se mění právě směrnice 1999/62/ES o výběru poplatků za užívání určitých pozemních komunikací těžkými nákladními vozidly.

Hlavními body směrnice jsou:

- Podpora udržitelné dopravy
- Cíle snížit nepříznivé dopady dopravy
- Optimalizace dopravního systému
- Hodnocení všech externích nákladů vyplývajících z užívání dopravní infrastruktury
- Mýtné v odvětví silniční dopravy
- Znečištění ovzduší provozem a hluk z provozu

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

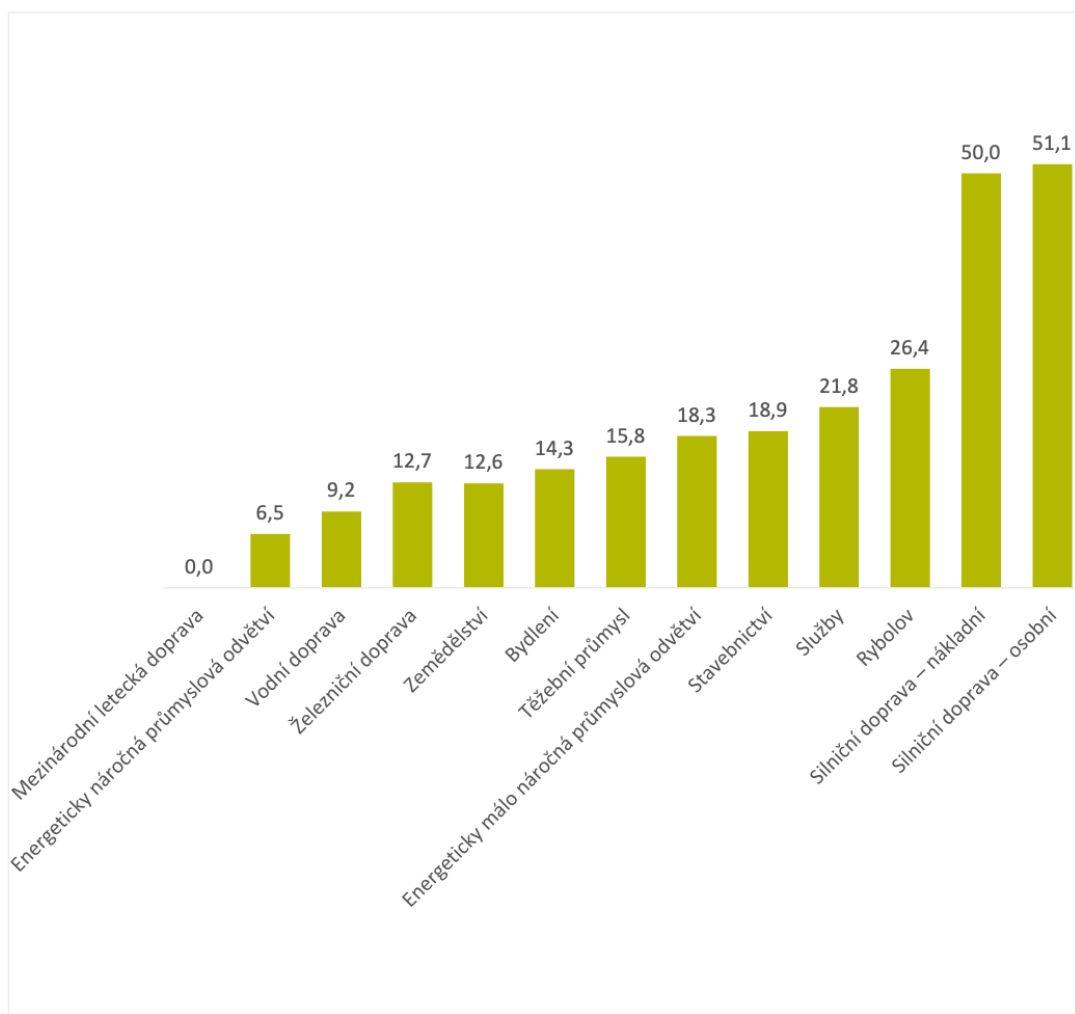
Konečné rozhodnutí u této směrnice o zdanění energetických produktů je na každé zemi EU. U každé země je na vlastním uvážení nezvýšit celkové daňové zatížení, když uzná, že to prospěje struktuře daňového systému a že bude podporováno chování k větší ochraně životního prostředí. Minimální sazby daní za jednotlivé energetické produkty jsou uvedeny v příloze směrnice.

Pro účely směrnice se pojmem energetické produkty rozumějí výrobky:

- a) kódů KN 1507 až 1508, pokud mají být použity jako palivo nebo pohonná hmota;
- b) kódů KN 2701, 2702 a 2704 až 2715;
- c) kódů KN 2901 a 2902;
- d) kódů KN 2905 11 00, které nejsou syntetického původu, pokud mají být použity jako palivo nebo pohonná hmota;
- e) kódů KN 3403;
- f) kódů KN 3811;
- g) kódů KN 3817;
- h) kódů KN 3824 90 99, pokud mají být použity jako palivo nebo pohonná hmota.

Na obrázku viz. níže je zobrazena průměrná daň z energií v jednotlivých odvětvích, která je spočítána vydělením příslušných celkových příjmů z daně z energií a jejich celkovou spotřebou energie. Podle zprávy společnosti Trinomics se průměrná energetická daň pohybuje v širokém rozmezí od nuly u mezinárodní letecké dopravy až po více než 50 EUR u silniční dopravy.

Obrázek 4 Daně z energií podle odvětví v EUR/MWh



Zdroj: EÚD na základě dokumentu společnosti Trinomics, *Study on Energy costs, taxes and the impact of government interventions on investments - Final Report Energy Taxes*, říjen 2020, s. 22.

4.4 Daň silniční z pohledu sousedních zemí

4.4.1 Zpoplatnění motorových vozidel

Zpoplatnění motorových vozidel je prováděno především dvěma způsoby. A to zpoplatnění registračních daní a zpoplatnění pravidelnou daní. Většina lidí si neuvědomuje, že motorová vozidla jsou zdaňována pomocí pohonných hmot, což je tedy již třetí způsob zdanění vozidla. V rámci ceny za pohonné hmoty se hradí daň z minerálních olejů. Tento další způsob zdanění ale na rozdíl od předchozích dvou zohledňuje ujetou vzdálenost. Daň z minerálních olejů je dle směrnice Evropského společenství povinná pro všechny státy EU a je pro ni určena minimální sazba (České dálnice, 2024).

System zdanění motorových vozidel má každá země Evropské unie své, vychází hlavně z těchto způsobů zmíněných výše. Sazby daně se ovšem v každé zemi liší, někde se registrační nebo pravidelná daň vůbec neplatí. U nás v ČR se sazby určují podle počtu náprav, přípustné hmotnosti a výkonu motoru vozidla (České dálnice, 2024).

4.5 Pohonné hmoty

Zákon o pohonných hmotách a čerpacích stanicích pohonných hmot a o změně některých souvisejících zákonů (zákon o pohonných hmotách uvedený v předpisu č. 311/2006 Sb., úplné znění od 1. 7. 2023). Vozidla, která se pohybují na silnicích jsou kromě výše uvedených případů zdaněna také daní z minerálních olejů. Směrnice přímo stanovuje minimální sazby této daně z minerálních olejů. Uvedené minimální sazby se ustanovily včetně benzínu, zemního plynu, elektřiny a uhlí. Omezení jsou důležitá pro udržení dokonalé konkurence, ale i jako nástroj, který EU využívá k podpoře úspory energie a čistících paliv a snižuje tím emisi skleníkových plynů (Finance, 2023).

4.5.1 Minimální sazby daně z pohonných hmot a topných olejů v rámci EU

Minimální sazby daně z minerálních olejů je potřeba stanovit, aby bylo dosaženo řádného fungování vnitřního trhu Společenství. Rozdíly mezi vnitrostátními úrovněmi zdanění energií, které uplatňují členské státy mohou mít negativní dopady na fungování vnitřního trhu. Při stanovení vhodných minimálních sazeb ve Společenství může dojít k přibližování sazeb členských států a snížit tím rozdíly mezi vnitrostátními úrovněmi zdanění. V tabulce níže jsou zachyceny minimální sazby daně z pohonných hmot v EU.

Tabulka zachycuje minimální sazby daně z pohonných hmot v EU k 1. 1. 2004 a k roku 1. 1. 2010, které platí dodnes (Finance, 2023).

Tabulka 7 Minimální sazby spotřební daně z pohonných hmot v EU

Produkt	Základ daně	Min. sazba od 1.1.2004	Min. sazba od 1.1.2010
olovnatý benzin	1 000 l	421 EUR	421 EUR
bezolovnatý benzin	1 000 l	359 EUR	359 EUR
nafta	1 000 l	302 EUR	330 EUR
petrolej	1 000 l	302 EUR	330 EUR
LPG	1 000 kg	125 EUR	125 EUR
zemní plyn	gigajoule	2,6 EUR	2,6 EUR

Zdroj: Evropská unie. (2024). EUR-Lex: 32008L0118. Dostupné z: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/CS/TXT/?uri=celex%3A32008L0118>

5 Metodika práce

Cílem této práce je vyhodnotit daňové zatížení silniční dopravy v České republice pomocí vybraných ukazatelů ve sledovaném období a dále je porovnat s vybranými členskými státy Evropské unie.

U teoretické části mé diplomové práce jsem použila metodu deskripce a analýzy. Pomocí odborných publikací, zákonů a předpisů jsem rozdělila práci na tři části. V první části se věnuji silniční dopravě v České republice, druhá část je věnována daním zatěžujícím silniční dopravu v České republice a třetí část rozebírá zpoplatnění silniční dopravy v zahraničí.

Praktická část mé práce je věnována daňovému zatížení autodopravců v České republice a ve členských státech EU, jmenovitě Slovensko, Rakousko, Maďarsko, Itálie, Španělsko, Německo, Francie, Portugalsko a Polsko. Při vybírání států vhodných k porovnání jsem brala v potaz jejich úroveň vyspělosti a ekonomické podmínky z pohledu dopravy a daní. Vybrané státy náleží k nejvyspělejším ve střední Evropě a jejich ekonomický systém umožňuje snadné porovnání. Použitá data jsou k roku 2022 a veškeré hodnoty jsou uváděny v měnové jednotce EURO, která slouží jako standardní jednotka pro porovnávání hodnot.

První část praktické sekce prezentuje data jednotlivých států v oblasti poplatků s celkovým zatížením autodopravců, nejen z pohledu daní spojených s provozováním vozidel, ale i z pohledu daní z příjmů. Pro přehledné porovnání je užito tabulek a grafů, na které byla následně aplikována srovnávací analýza, která završuje jednotlivé sekce dat.

Druhá část praktické sekce pracuje s vhodnými daty z předešlé části, které jsou zprůměrovány a poté standardizovány k účelu užití v Shlukové analýze. Shluková analýza je zde použita i přesto, že je zde zkoumán malý počet objektů. Díky standardizaci dat dochází k eliminaci vlivu rozdílů stupnic mezi různými znaky. Data jsou prezentována v tabulkách a výsledky jsou nastíněny v dendrogramu shlukové analýzy. Pro celkové srovnání jsem využila daň z příjmů fyzických a právnických osob, silniční daň pro osobní automobily a ostatní, daň z přidané hodnoty. K hodnocení jsou použity legislativní sazby daní, přestože jejich vypovídací schopnost je omezena. Vhodnějšími

sazbami pro porovnání by byly efektivní sazby daní v oblasti silniční dopravy, které však nebylo možné zjistit. Jako dva hlavní ukazatele jsou zde podíly spotřební daně na hrubý domácí produkt a podíl registrační daně auta na hrubý domácí produkt. Do registrační daně řadíme základní registrační poplatek, tedy částku která se platí za samotný proces registrace vozidla, daň z vozidla (vypočítaná např. na základě emisí CO₂, objemu motoru). Mezi další poplatky patří poplatek za vydání registrační značky, poplatky za emisní testování, poplatky za technickou kontrolu a také pojištění. U shlukové analýzy se jedná o soubor metod, díky kterému můžeme najít v datech seskupení podobných objektů. Těmto seskupením říkáme shluky, které jsou právě výsledkem shlukové analýzy. Pro porovnání je použita metoda nejbližšího souseda, která je dána minimální vzdáleností objektů patřících do různých shluků. Z jednoduchého spojení se zobrazí dendrogram (stromový diagram). Základní mírou podobnosti dvou objektů či znaků může být Pearsonův párový korelační koeficient r . Právě čím větší je tento koeficient, tím podobnější jsou si objekty.

Vytvořila jsem 3 velké shluky, kdy tento rozsah umožní dostatečně detailní rozdělení zemí do seskupení. Budu sledovat rozdíly mezi shluky prostřednictvím následujících metod a to průměrné hodnoty sledovaných znaků: porovnáním průměrné hodnoty daňových ukazatelů v jednotlivých shlucích, abych identifikovala rozdíly v daňovém zatížení mezi seskupeními a směrodatné odchylky sledovaných znaků, kdy zhodnotím rozptyl daných ukazatelů v rámci jednotlivých shluků. Vyšší rozptyl může naznačovat větší variabilitu daňových politik v dané skupině zemí. Analyzuji tyto země, které jsou členy Evropské unie a mají význam v oblasti silniční dopravy. Konkrétně se zaměřím na země: Slovensko, Rakousko, Maďarsko, Itálie, Španělsko, Německo, Francie, Portugalsko a Polsko. Výsledky jsem vztahovala blíže k silniční dopravě, zároveň jsem porovnála i ostatní daně. Pro porovnání jsem nejznámější daně, které určují bližší specifikaci.

Konečné výsledky a závěry jednotlivých částí jsou shrnuty, okomentovány a vyhodnoceny v závěru této práce.

6 Daňové zatížení autodopravců

Tato kapitola se zabývá různými druhy daňového zatížení v jednotlivých členských státech EU, vše úzce souvisí s oborem silniční dopravy. Příslušná zatížení jsou porovnávána mezi Českou republikou a právě členskými státy EU.

V úvodu bude ke každému státu a dané tématice je uveden popis, tabulky se sazbami či cenami, které souvisejí s danými státy. Na konci podkapitol je konečné srovnání. Veškerá data jsou k roku 2022. Hodnoty u sazeb jsou převáděny na eura (EUR), kvůli pozdějšímu porovnání. Použit byl kurz ke 30. prosinci 2022 a to 24,115 Kč/EUR nebo externí data v dané měně.

6.1 Časové zpoplatnění

Časové poplatky nebo také uživatelské poplatky se spíše vyskytují ve východní Evropě. Právě kvůli nižšímu využívání bude porovnáno minimum států. Dané ceny za tyto poplatky jsou pro pozdější srovnání přepočítány a uvedeny v eurech.

V **České republice** máme uzákoněno, že musíme mít zaplacen poplatek na všech dvoustopých vozidlech s maximální hmotností do 3,5 tuny. Průjezd dálničním úsekem je zdarma pro veškeré motocykly.

Tabulka 8 Ceny uživatelských poplatků v České republice

Platnost	10 dní	1 měsíc	1 rok
Cena (EUR)	21,89	27,56	79,04

Zdroj: vlastní zpracování

Slovensko využívá již 8 let elektronické dálniční známky. Tato známka je nezbytná pro jízdu po slovenských dálnicích a rychlostních silnicích, povinnost je pro všechny vozidla do 3,5 tun. V případě absence dálniční známky je stanovena pokuta ve výši 150 EUR.

Tabulka 9 Ceny uživatelských poplatků na Slovensku

Platnost	10 dní	1 měsíc	1 rok
Cena (EUR)	12	17	60

Zdroj: vlastní zpracování

Rakouskou dálniční známku lze zakoupit i na čerpacích stanicích v České republice právě v blízkosti hranic, nebo na pobočkách Ústředního autoklubu České republiky a dále také v Rakousku na čerpacích stanicích. Kromě dálničních známek, které jsou potřeba na

dálnicích a rychlostních silnicích označených oranžovou barvou, čekají zde i další výdaje, a to právě když pojedete po zeleně označených úsecích – průsmyky/tunely. Průjezd těmito úseky je placen formou mýtného na mýtných branách nebo je možnost ho zakoupit elektronicky.

Tabulka 10 Ceny uživatelských poplatků v Rakousku

Platnost	10 dní	2 měsíce	1 rok
Cena (EUR)	9,90	29,00	96,40

Zdroj: vlastní zpracování

V **Maďarsku** elektronickou známku lze sehnat v kamenných prodejnách na hraničních přechodech nebo právě v síti maďarských čerpacích stanic. V případě absence reflexních vest v kabině je možnost dostat pokutu.

Tabulka 11 Ceny uživatelských poplatků v Maďarsku

Platnost	10 dní	1 měsíc	1 rok
Cena (EUR)	16,66	26,96	149,01

Zdroj: vlastní zpracování

V **Německu** není prozatím zavedeno časové zpoplatnění, jsou ale na pokraji jeho uzákonění. Tato povinnost by měla platit pro všechna osobní motorová vozidla. Cena by se měla odvíjet pro jednotlivé délky platnosti. Bude se lišit pouze podle emisní třídy vozidla, a budou zde jisté úlevy pro domácí řidiče. Kvůli různorodosti platností a kategorií vozidel, které musí tento poplatek zaplatit dochází ke srovnání se zaměřením na osobní automobily do 3,5 tuny a roční platnost dálniční známky. V současné době platí poplatek za užívání dálnic pouze vozidla s hmotností nad 7,5 tuny, která jsou určena k přepravě zboží nebo se k takovému účelu používají. Platbu nemusí platit auta na elektropohon, zemní plyn, autobusy, cirkusová a zábavní vozidla, hasiči či policie. Vozidla do 3,5 tuny platí pouze poplatky za tunely Herren a Warnow na severu země.

Ve **Francii** jsou stejně jako v ostatních zemích Evropy zpoplatněné dálnice. Platí se ale prostřednictvím mýtných bran. Podobný systém mýtného je také v Itálii (viz dále). Na začátku zpoplatněného úseku se zastavíte v první mýtné bráně, kde obdržíte lístek. Vždy na konci úseku jej v mýtné bráně vrátíte a uhradíte mýtné za ujetou vzdálenost. Ceny se pohybují mezi 8 EUR a 10 EUR za 100 km, kdy pro každý úsek dálnic se liší.

V **Itálii** jsou poplatky také vybírány prostřednictvím mýtných bran. Mýtné se vybírá pro všechna motorová vozidla včetně motocyklů. Kromě dálnic se mýtné vybírá i v některých

tunelech. Na dálnici A36 Pedemontana Lombarda (severně od Milána) nejsou standardní mýtné brány, ale tzv. free flow systém, kdy se naskenuje SPZ a mýtné se musí uhradit na internetu. Orientační ceny v Itálii viz. níže.

Tabulka 12 Orientační ceny mýtného (vozidla do 3,5 tuny) v Itálii

Trasa	Vzdálenost	Mýtné
Miláno – Bari	877 km	66,30 EUR
Miláno – Řím	563 km	43,10 EUR
Sanremo – Miláno	292 km	27,70 EUR
Tarvisio – Benátky	217 km	18,40 EUR

Zdroj: vlastní zpracování

Ve **Španělsku** je tomu stejně jako v Itálii, i zde se dálniční poplatky vybírají pomocí mýtných bran. Dochází ke zpoplatnění průjezdů hlavních dálničních tahů napříč celou zemí, kdy zpoplatnění platí pro všechna motorová vozidla a motocykly. Stejně se vybírají dálniční poplatky pro vozidla s hmotností nad 3,5 t.

Tabulka 13 Orientační ceník dálničních poplatků pro osobní vozidla ve Španělsku

úsek dálnice	Vzdálenost	Mýtné
La Jonquera – Barcelona	160 km	18,89 EUR
La Jonquera – Lloret de Mar	100 km	11,72 EUR
Castaldefels – El Vendrell	50 km	11,59 EUR
León – Astorga	37 km	5,25 EUR
San Rafael – Segovia	27 km	2,60 EUR
Villacastín – Ávila	21 km	1,50 EUR

Zdroj: vlastní zpracování

V **Portugalsku** platí také vybírání dálničních poplatků pomocí mýtných bran, a to pro všechny typy vozidel, tedy motocykly, osobní automobily a vozidla s hmotností nad 3,5 tuny. Dálnice jsou rozděleny podle způsobu platby na dálnice, kde je umožněna manuální platba a je možné platit hotovostí nebo platební kartou, v ostatních případech je možné dálniční poplatky platit pouze automaticky s pomocí systému EasyToll.

Tabulka 14 Orientační ceny mýtného pro osobní automobily v Portugalsku

Dálnice	Vzdálenost	Mýtné
Lisboa – Porto	289 km	21,10 EUR
Lisboa – Faro	303 km	23,80 EUR
Vilar Formoso – Lisboa	339 km	19,75 EUR
Valença – Porto	117 km	9,55 EUR

Zdroj: vlastní zpracování

V **Polsku** dochází k vybírání dálničních poplatků prostřednictvím mýtných bran. Pro vozidla s hmotností do 3,5 tuny je v Polsku zpoplatněna malá část dálnic, je možné, že mýtné na své trase platit nebudete. Pro vozidla s vyšší hmotností jsou zpoplatněny nejen všechny dálnice, ale i rychlostní silnice.

Graf 1 Srovnání cen ročních uživatelských poplatků pro osobní vozidla do 3,5 tuny



Zdroj: autor vlastní zpracování

Z grafu lze vyčíst srovnání ročních uživatelských poplatků v roce 2022. Kdy nejvyšší částku za roční dálniční známku zaplatíme v Maďarsku. V Itálii je vyšší hodnota z důvodu více dálničních tras, které jsou zpoplatněné, zde se nevztahuje na roční bázi. Česká republika je v této cenové kategorii někde uprostřed.

6.2 Daň z příjmů

Z literární rešerše již víme, že dani z příjmů podléhají jak fyzické tak i právnické osoby. Zdanit se musí jak příjem zaměstnanců tak i společnosti. Osoba či společnost musí odvádět daně ve své domácí zemi, která může uvalit daň na všechny získané či ještě nezískané příjmy. Mezi tyto příjmy řadíme mzdy, důchody, dávky, příjmy z majetku nebo kapitálové zisky z prodeje majetku získaného po celém světě. V případě, že daňový subjekt žije v cizím státě déle než 6 měsíců může změnit rezidenství. V opačném případě jsou v cizí zemi zdaněny pouze ty příjmy, které jsou dosažené právě v dané zemi.

V České republice jsou zdanitelné různé příjmy fyzických osob v oblasti dopravy. Zdanitelné příjmy mohou zahrnovat:

1. **Příjmy z podnikání:** fyzické osoby, které provozují podnikání v oblasti dopravy (například provozování taxíků nebo nákladní dopravy), jsou povinny zdanit příjmy z této činnosti.
2. **Příjmy ze zaměstnání v dopravě:** příjmy z pracovního poměru, například mzdy a další benefity, které fyzická osoba získává za zaměstnání v dopravě, jsou tak zdanitelné.
3. **Příjmy z pronájmu vozidla:** příjmy z pronájmu osobních nebo nákladních vozidel jsou také obvykle zdanitelné.
4. **Příjmy z prodeje vozidel:** příjmy z prodeje vozidel mohou být zdanitelné, zejména pokud se jedná o činnost, která se opakuje a má charakter podnikání.
5. **Ostatní příjmy v dopravě:** další příjmy spojené s dopravou, například odměny za poskytované služby, mohou být také zdanitelné.

V České republice jsou určité výdaje v oblasti dopravy daňově uznatelné pro fyzické osoby a právnické subjekty. Některé z běžných daňově uznatelných výdajů v oblasti dopravy zahrnují:

1. **Náklady na provoz vozidla:** náklady spojené s provozem vozidla, jako jsou palivo, olej, údržba, opravy a pneumatiky, mohou být daňově uznatelné. Je třeba však doložit, že tyto náklady souvisejí s podnikatelskou činností.
2. **Amortizace vozidla:** firma může uplatnit náklady na amortizaci vozidla jako daňově uznatelný výdaj.
3. **Příspěvky na provoz vozidel zaměstnanců:** Příspěvky nebo náhrady zaměstnancům za náklady spojené s provozem vozidla pro pracovní účely mohou být daňově uznatelné.
4. **Náklady na služební cesty:** náklady spojené s pracovními cestami, jako jsou ubytování, stravování a cestovní výlohy, mohou být také daňově uznatelné.
5. **Nákup vozidla pro podnikání:** náklady na nákup vozidla pro podnikání mohou být částečně odpočítány prostřednictvím odpisů nebo jiných daňových uznatelných postupů.

Hodnoty v následujících tabulkách jsou vždy uváděny v domácích měnách, sazby poté v procentech.

V **České republice** máme jak daň z příjmů pro fyzické tak i právnické osoby. U fyzických osob je sazba daně 15 %, v případě vyšších příjmů (nad 48násobek průměrné mzdy, od roku 2024 je hranicí 36násobek průměrné mzdy) 23 %. Pro právnické osoby je sazba ve výši 19 %. Lze doplnit, že pro určitý typ společností lze aplikovat sníženou 5% sazbu. V roce 2024 se sazba daně z příjmů právnických osob zvýšila z 19 % na 21 %.

Tabulka 15 Sazby daně z příjmů v České republice

Daň z příjmů	Příjmy	Sazba (v %)
Fyzických osob	-	15
	vyšší příjmy	23
Právnických osob		19

Zdroj: vlastní zpracování dle: <https://www.etuls.cz/dane-v-cechach/>

Na **Slovensku** platí u fyzických osob při příjmu do 35 022 eur sazba 19 %. U příjmů vyšších než 35 022 eur platí sazba 25 %. Pro právnické osoby platí sazba 22 %.

Tabulka 16 Sazby daně z příjmů na Slovensku

Daň z příjmů	Roční příjem	Sazba (v %)
Fyzických osob	méně než 35 022 EUR	19
	více než 35 022 EUR	25
Právnických osob		22

zdroj: vlastní zpracování dle: <https://www.etuls.cz/dane-na-slovensku/>

V **Rakousku** platí poněkud složitější progresivní daň z příjmů pro fyzické osoby. Celkem je 7 různých sazeb a jejich limity na roční příjem jsou uvedeny v tabulce. Sazba daně u právnických osob je 25 %, minimální výše u společností s ručením omezeným činí 1750 eur a pro akciovou společnost 3 500 eur.

Tabulka 17 Sazby daně z příjmů v Rakousku

Daň z příjmů	Roční příjem	Sazba (v %)
Fyzických osob	méně než 11 000 EUR	0
	11 000 až 18 000 EUR	25
	18 000 až 31 000 EUR	35
	31 000 až 60 000 EUR	42
	60 000 až 90 000 EUR	48
	90 000 až 1 000 000 EUR	50
	více než 1 000 000 EUR	55
Právnických osob		25

Zdroj: vlastní zpracování dle: <https://www.etuls.cz/dane-v-rakousku/>

V **Maďarsku** je nastavena na paušální daň, a to právě ve výši 15 %. Dále jsou kromě daně z příjmů strhávány i odvody, a to např. penzijní a zdravotní odvody. Kdy poté celkové daňové zatížení, tj. daň společně s odvody se poté pohybuje na úrovni 33,5 %. U daně právnických osob je sazba sjednocena na 9 %. Jedná se o nejnižší sazbu, která je stanovena v EU. V případě, že je poplatník maďarským rezidentem, platí tedy daň z příjmu, který dosáhl celosvětově.

Tabulka 18 Sazby daně z příjmů v Maďarsku

Daň z příjmů	Sazba (v %)
Fyzických osob	15
Právnických osob	9

Zdroj: vlastní zpracování dle: <https://www.etuls.cz/dane-v-madarsku/>

V **Německu** platí také progresivní daň. Daň z příjmů u fyzických osob je rozdělena na čtyři odlišné sazby podle ročních příjmů. Pro právnické osoby platí sazba 15 %.

Tabulka 19 Sazby daně z příjmů v Německu

Daň z příjmů	Roční příjem	Sazba (v %)
Fyzických osob	méně než 8 004 EUR	0
	8 005 až 13 469 EUR	14-24
	13 470 až 52 881 EUR	24-42
	52 881 až 250 000 EUR	42
	více než 250 001 EUR	45
Právnických osob		15

Zdroj: vlastní zpracování dle: <https://www.etuls.cz/dane-v-nemecku/>

Ve **Francii** je aplikováno pět stupňů progresivní daně, která se vztahuje k výši ročního příjmu. U společností se musí odvádět třetina příjmů, přesněji řečeno 33,33 %, kdy 3,33 % je tzv. regionální daň.

Tabulka 20 Sazby daně ve Francii

Daň z příjmů	Roční příjem	Sazba (v %)
Fyzických osob	méně než 5 875 EUR	0
	5 875 až 11 720 EUR	5,5
	11 720 až 26 030 EUR	14
	26 030 až 69 783 EUR	30
	více než 69 783 EUR	40
Právnických osob		33,33

Zdroj: vlastní zpracování dle: <https://www.finance.cz/dane-a-mzda/dane-v-cr-a-v-eu/dane-v-eu/dane-ve-francii/>

Italská politika daně z příjmů je rozdělena na pětistupňový systém progresivní daně u daně z příjmů fyzických osob v závislosti na příjmech. U příjmů právnických osob je základní sazby 24 % a navíc je připočtena ještě regionální sazba ve výši 3,9 %. Celková sazba poté činí 27,5 %.

Tabulka 21 Sazby daně v Itálii

Daň z příjmů	Roční příjem	Sazba (v %)
Fyzických osob	méně než 15 000 EUR	23
	15 001 až 28 000	38
	28 001 až 55 000	41
	55 001 až 75 000	43
Právnických osob		27,5

Zdroj: vlastní zpracování dle: <https://www.finance.cz/dane-a-mzda/dane-v-cr-a-v-eu/dane-v-eu/dane-v-italii/>

Ve **Španělsku** funguje také progresivní zdanění fyzických osob v závislosti na výši ročního příjmu. Sazby se pohybují u fyzických osob mezi 19 % až 45 %, u právnických osob je tomu 25 %.

Tabulka 22 Sazby daně ve Španělsku

Daň z příjmů	Roční příjem	Sazba (v %)
Fyzických osob	méně než 12 450 EUR	19
	12 450 až 20 200 EUR	24
	20 200 až 35 200 EUR	30
	35 200 až 60 000 EUR	37
	více než 60 000 EUR	45
Právnických osob		25

Zdroj: vlastní zpracování dle: <https://mesto-barcelona.cz/doprava/dalnice/>

V **Portugalsku** je také zavedeno progresivní zdanění, kdy vyšší příjmy podléhají sazbě daně z příjmu. Sazby se pohybují podle ročního příjmu od 13,25 % do 48 %.

Tabulka 23 Sazby daní v Portugalsku

Daň z příjmů	Roční příjem	Sazba (v %)
Fyzických osob	méně než 7 703 EUR	13,25
	7 703 až 11 623 EUR	18
	11 623 až 16 472 EUR	23
	16 472 až 21 321 EUR	26
	21 321 až 27 146 EUR	32,75
	27 146 až 39 791 EUR	37
	39 791 až 51 997 EUR	43,5
	51 997 až 81 199 EUR	45
	více než 81 199 EUR	48
Právnických osob		21

Zdroj: vlastní zpracování dle: <https://www.finance.cz/dane-a-mzda/dane-v-cr-a-v-eu/dane-v-eu/dane-v-portugalsku/>

V **Polsku** mají také dvoustupňovou progresivní daň z příjmů fyzických osob. Pro určitou sazbu se rozhodujeme podle ročního příjmu. Na základní příjmy právnické osoby je uplatňována sazba 19 %, na sníženou sazbu poté 15 %, ta se vztahuje na první rok existence začínajícího podniku a na malé podniky. U malých podniků nesmí obrat včetně DPH překročit 1,2 miliónů EUR.

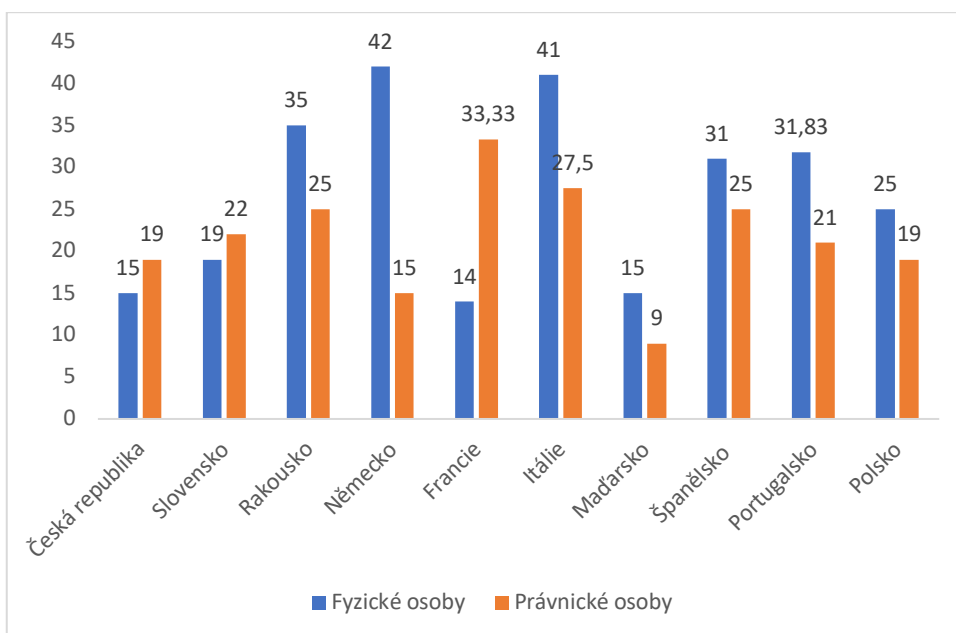
Tabulka 24 Sazby daně z příjmů v Polsku

Daň z příjmů	Roční příjem	Sazba (v %)
Fyzických osob	méně než 85 528 PLN	18
	více než 85 528 PLN	32
Právnických osob	základní	19
	snížená	15

Zdroj: vlastní zpracování dle: <https://www.etuls.cz/dane-v-polsku/>

V následujícím grafickém srovnání jsou zahrnuty oba typy daně z příjmů. Abychom vše zjednodušili, nebudeme předpokládat snížené sazby daně z příjmů právnických osob. Kvůli progresivnímu zdaňování u příjmů fyzických osob zvolím variantu sazby, která odpovídá průměrné výši příjmů. Jak je z grafu patrné, nejvyšší hodnoty pro fyzické osoby jsou v Německu a v Itálii. Takto vysoké sazby jsou díky vysokým ročním příjmům. Nejnižší sazby jsou poté ve Francii a České republice. U právnických osob jsou poté nejvyšší sazby ve Francii a Itálii. Lze tedy říci, že nejvyšší sazby v % v porovnání s ostatními státy má Itálie.

Graf 2 Srovnání sazeb daní z příjmů fyzických a právnických osob u průměrného příjmu



Zdroj: vlastní zpracování

6.3 Silniční daň

Silniční daň (SiD), kterou můžeme také označovat jako daň z motorového vozidla, je pro dopravce specifickou daní. Autodopravci odvádí na této dani tolik jako žádný jiný

podnikatelský subjekt. Pro mnoho států však daňová povinnost neplatí pouze pro podnikatele, ale právě se vztahuje i na soukromá vozidla. Hodnoty u sazeb jsou převáděny na eura, kvůli pozdějšímu porovnání. Použit byl kurz ke **30. prosinci 2022 a to 24,115 Kč/EUR.**

Do 30. června 2022 platila v **České republice** verze zákona, podle níž byla zdaňována i osobní vozidla do 3,5 tuny. Zákon platný od 1. 7. 2022 již zdanění osobních vozidel nezahrnuje. Nejaktuálnější verze platí od 1. ledna 2024. U osobních vozidel se roční sazba odvíjela od zdvihového objemu motoru. Pro autobusy, tahače, nákladní vozidla a další se roční sazba silniční daně odvíjela od počtu náprav a maximální hmotnosti, kde má každé vozidlo zdaněno zvlášť.

Tabulka 25 sazby silniční daně za osobní vozidla v České republice

Zdvihový objem motoru		Roční sazba
nad	do	
	800 cm ³	49 EUR
800 cm ³	1250 cm ³	73 EUR
1250 cm ³	1500 cm ³	98 EUR
1500 cm ³	2000 cm ³	122 EUR
2000 cm ³	3000 cm ³	146 EUR
3000 cm ³		171 EUR

zdroj: vlastní zpracování dle: <https://www.businessinfo.cz>

V průběhu přibližně 3 let se roční sazba silniční daně snižovala o 48 %, v průběhu dalších tří let o 40 % a o 25 % v průběhu třetích a posledních 3 let od první registrace vozidla. V tabulce níže jsou uvedené sazby za autobusy, nákladní a přípojná vozidla v České republice, které jsou převedeny na hodnoty euro.

Tabulka 26 Sazby silniční daně za autobusy, nákladní a přípojná vozidla v ČR

Hmotnost		Roční sazba			
nad	do	1 náprava	2 nápravy	3 nápravy	4 a více náprav
	1 t	73 EUR	73 EUR	73 EUR	256 EUR
1 t	2 t	110 EUR	98 EUR	98 EUR	
2 t	3,5 t	159 EUR	147 EUR		
3,5 t	5 t	183 EUR	167 EUR	110 EUR	
5 t	6 t	212 EUR	183 EUR		
6 t	6,5 t				
6,5 t	8 t	256 EUR	220 EUR	183 EUR	
8 t	8,5 t	293 EUR	256 EUR		
8,5 t	9,5 t		220 EUR		
9,5 t	11 t				
11 t	12 t	330 EUR	256 EUR		
12 t	13 t	387 EUR			
13 t	14 t	448 EUR	322 EUR		
14 t	15 t	505 EUR			
15 t	16 t	725 EUR	403 EUR		
16 t	17 t				
17 t	18 t		484 EUR		
18 t	19 t	887 EUR		322 EUR	
19 t	20 t				
20 t	21 t	1071 EUR	651 EUR		
21 t	22 t				
22 t	23 t		293 EUR	432 EUR	
23 t	24 t				
24 t	25 t	1238 EUR	835 EUR	541 EUR	
25 t	26 t		680 EUR		
26 t	27 t	1120 EUR		863 EUR	
27 t	28 t				
28 t	29 t		1413 EUR	1140 EUR	
29 t	30 t				
30 t	31 t	1327 EUR	1201 EUR		
31 t	32 t				
32 t	33 t		1539 EUR	1347 EUR	
33 t	34 t				
34 t	35 t	1539 EUR	1347 EUR		
35 t	36 t				
36 t					

Zdroj: vlastní zpracování dle: <https://www.businessinfo.cz/navody/dan-silnicni/>

Na **Slovensku** se rovněž zdaňují vozidla používaná za účelem podnikání. Sazba se odvíjí podle zdvihového objemu motoru. Vozidla, která využívají elektřinu nejsou zdaněna. U užitkových vozidel, autobusů, nákladních a přípojných vozidlech je daň podle počtu náprav a hmotnosti.

Tabulka 27 Sazby silniční daně za motocykly a osobní vozidla na Slovensku

Zdvihový objem motoru		Roční sazba
nad	do	
	150 cm ³	50 EUR
150 cm ³	900 cm ³	62 EUR
900 cm ³	1200 cm ³	80 EUR
1200 cm ³	1500 cm ³	115 EUR
1500 cm ³	2000 cm ³	148 EUR
2000 cm ³	3000 cm ³	180 EUR
3000 cm ³		218 EUR

Zdroj: vlastní zpracování podle dat z finanční správy.sk

Tabulka 28 Sazby silniční daně za autobusy, nákladní a přípojná vozidla na Slovensku

Hmotnost		Roční sazba
nad	do	do 2 náprav
	1 t	74 EUR
1 t	2 t	133 EUR
2 t	4 t	212 EUR
4 t	6 t	312 EUR
6 t	8 t	417 EUR
8 t	10 t	518 EUR
10 t	12 t	620 EUR
12 t	14 t	777 EUR
14 t	16 t	933 EUR
16 t	18 t	1089 EUR
18 t	20 t	1252 EUR
20 t	22 t	1452 EUR
22 t	24 t	1660 EUR
24 t	26 t	1862 EUR
26 t	28 t	2075 EUR
28 t	30 t	2269 EUR
30 t		2480 EUR

Zdroj: vlastní zpracování podle dat z finanční správy.sk

Tabulka 29 Sazby silniční daně za autobusy, nákladní a přípojná vozidla na Slovensku

Hmotnost			
nad	do	3 nápravy	4 a více náprav
	15 t	566 EUR	721 EUR
15 t	17 t	673 EUR	
17 t	19 t	828 EUR	
19 t	21 t	982 EUR	
21 t	23 t	1 144 EUR	
23 t	25 t	1 295 EUR	877 EUR
25 t	27 t	1 452 EUR	1 033 EUR
27 t	29 t	1 599 EUR	1 189 EUR
29 t	31 t	1 755 EUR	1 337 EUR
31 t	33 t	1 964 EUR	1 548 EUR
33 t	35 t	2 172 EUR	1 755 EUR
35 t	37 t	2 375 EUR	1 968 EUR
37 t	40 t	2 582 EUR	2 172 EUR
40 t		2 790 EUR	2 375 EUR

Zdroj: vlastní zpracování podle dat z finanční správy.sk

Sazba se může lišit v průběhu času, jde o uplynutí času od první registrace vozidla. Pro vozidla, která spadají do kategorie L, M a N, kdy jejich jediným zdrojem je elektrina mají nulovou roční sazbu daně. Roční sazba se upravuje dále ve vztahu k vozidlu kategorie L, M1, N1, N2, O1 až O3 používaného k podnikání, a to v závislosti od měsíce, v kterém bylo vozidlo evidované.

V **Rakousku** se uvaluje silniční daň na každé registrované vozidlo. Objem válců pro motocykly, výkon pro vozidla a jízdní soupravy do 3,5 tuny a hmotnosti pro všechny ostatní vozidla jsou základem zdanění. Autobusy a taxi služba jsou vyjmuty z daně.

Tabulka 30 Sazby silniční daně v Rakousku

Typ vozidla	Měsíční sazba	Minimum	Maximum
Motocykly	0,025/cm ³	-	-
Vozidla a jízdní soupravy do 3,5 t	Za prvních 66 kW 0,62/kW Za dalších 20 kW 0,66/kW Za zbytek kW 0,75/kW	6,2 EUR	72 EUR
Vozidla od 3,5 do 12 t	1,55/t	15 EUR	-
Vozidla od 12 do 18 t	1,70/t	-	-
Vozidla nad 18 t	1,90/t	-	80 EUR
Přívěsy a návěsy od 3,5 do 12 t	1,55/t	15 EUR	66 EUR
Přívěsy a návěsy od 12 do 18 t	1,70/t	15 EUR	66 EUR
Přívěsy a návěsy nad 18 t	1,90/t	15 EUR	66 EUR

Zdroj: vlastní zpracování podle dat z ACEA Tax Guide 2022

Pro **Německo** platí tyto sazby silniční daně. U osobních aut registrovaných před rokem 2009 dochází ke zdaňování podle zdvihového motoru, typu motoru a také emisní třídě. Vozidla, která jsou využívána ke komerčním účelům, mají sazbu uvedenou v tabulce níže. Udávané sazby jsou za každých započatých 200 kg hmotnosti v daném rozmezí.

Tabulka 31 Sazby silniční daně za vozidla pro komerční užití pod 3,5t v Německu

Hmotnost		Roční sazba
nad	do	
	2	11,25 EUR
2	3	12,02 EUR
3	3,5	12,78 EUR

Zdroj: vlastní zpracování podle dat z ACEA Tax Guide 2022

Tabulka 32 Sazby silniční daně za přípojná vozidla v Německu

Hmotnost	Sazba
Za každých 200 kg nebo jejich zlomek	7,46 EUR
Maximální výše (10 000 kg)	373,24 EUR

Zdroj: vlastní zpracování podle dat z ACEA Tax Guide 2022

Ve **Francii** jsou zdaňována všechna vozidla, která mají majitele od 1.ledna daného roku. Tato daň financuje rozvoj odborného vzdělávání právě v odvětví dopravy. Sazby platí pro všechna užitková vozidla (nákladní automobily a autokary¹). Od daně lze osvobodit

¹ Autokary jsou turistické autobusy, které jsou určeny pro nelinkový provoz na střední a i dlouhé trasy.

některé typy vozidel. A těmi jsou svozová vozidla, vozidla bez licence, vozidla s prozatímním osvědčením o registraci.

Tabulka 33 Sazby silniční daně pro užitková vozidla ve Francii

Hmotnost		Roční sazba
nad	do	
	3,5	34 EUR
3,5	6	127 EUR
6	11	189 EUR
11		285 EUR

Zdroj: vlastní zpracování podle dat z ACEA Tax Guide 2022

Od ledna 2021 byl ve Francii zaveden bonus pro elektrická a vodíková vozidla kategorie N2/N3 a M2/M3. Z tabulky níže můžeme vidět velmi vysoké bonusy, které lze dostat.

Tabulka 34 Výše bonusu pro elektrická nebo vodíková vozidla

Kategorie vozidla	N2 nebo N3	M2 nebo M3
Výše bonusu	50 000 EUR	30 000 EUR

Zdroj: vlastní zpracování podle dat z ACEA Tax Guide 2022

V **Itálii** vozidla, která mají elektrický pohon nejsou prvních pět let od registrace povinna platit silniční daň. Pro osobní automobily výhradně s pohonem LPG nebo CNG platí pouze čtvrtinová sazba. Automobily, které mají výkon vyšší než 185 kW musí platit dalších 20 EUR nad stanovenou sazbu za každý kilowatt.

Tabulka 35 sazby silniční daně za osobní vozidla a motocykly v Itálii

Emisní třída	Výkon (kW)	Region							
		Basilicata Emilia Romagna Lombardia Puglia Prov.Trento Sicilia, Umbria, Valle d'Aosta Friuli Venezia Sardegna, Calabria	Molise	Marche	Calabria, Lazio, Liguria	Toscana	Prov.Bolzano	Abruzzo Campania	Piemonte
EURO 5-6	do 100	2,06 EUR	2,76 EUR	2,79 EUR	2,84 EUR	2,71 EUR	1,96 EUR	3,12 EUR	2,73 EUR
	nad 100	3,1 EUR	4,14 EUR	4,18 EUR	4,26 EUR	4,26 EUR	2,06 EUR	4,69 EUR	4,18 EUR
EURO 4	do 100	2,58 EUR	2,76 EUR	2,79 EUR	2,84 EUR	2,71 EUR	2,32 EUR	3,12 EUR	2,73 EUR
	nad 100	3,87 EUR	4,14 EUR	4,18 EUR	4,26 EUR	4,26 EUR	3,48 EUR	4,69 EUR	4,18 EUR
EURO 3	do 100	2,7 EUR	3,09 EUR	2,92 EUR	2,97 EUR	3,12 EUR	2,43 EUR	3,27 EUR	2,86 EUR
	nad 100	4,05 EUR	4,63 EUR	4,37 EUR	4,46 EUR	4,91 EUR	3,65 EUR	4,91 EUR	4,38 EUR
EURO 2	do 100	2,8 EUR	3,24 EUR	3,02 EUR	3,08 EUR	3,23 EUR	2,52 EUR	3,39 EUR	2,97 EUR
	nad 100	4,2 EUR	4,85 EUR	4,54 EUR	4,62 EUR	5,08 EUR	3,78 EUR	5,08 EUR	4,54 EUR
EURO 1	do 100	2,9 EUR	3,38 EUR	3,13 EUR	3,19 EUR	3,35 EUR	2,61 EUR	3,51 EUR	3,07 EUR
	nad 100	4,35 EUR	5,07 EUR	4,7 EUR	4,79 EUR	5,37 EUR	3,92 EUR	5,27 EUR	4,7 EUR
EURO 0	do 100	3 EUR	3,53 EUR	3,24 EUR	3,3 EUR	3,47 EUR	2,7 EUR	3,63 EUR	3,18 EUR
	nad 100	4,5 EUR	5,3 EUR	4,86 EUR	4,95 EUR	5,45 EUR	4,05 EUR	5,45 EUR	4,86 EUR

Zdroj: vlastní zpracování podle dat z ACEA Tax Guide 2022

V **Maďarsku** se daň z motorových vozidel stanovuje na základě výkonu motoru vozidla v kilowattech a roku výroby vozidla. Pro ekologická vozidla (např. elektrická auta, plug-in hybridy, atd.) není žádná daň.

Tabulka 36 sazby silniční daně motorových vozidel v Maďarsku

osobní automobil mladší než 4 roky	0,90 EUR
osobní automobil 4-7 let starý	0,78 EUR
osobní automobil 8-11 let starý	0,60 EUR
osobní automobil 12-15 let starý	0,48 EUR
osobní automobil 16 let a starší	0,37 EUR
autobus, autokar nebo nákladní automobil	3,14 EUR
jiné neosobní vozidlo nebo polopřívěs	3,61 EUR
osobní automobil s registrační značkou E	26,13 EUR
nákladní automobil s registrační značkou E	120,19 EUR
vozidlo s registrační značkou P	600,95 EUR

Zdroj: vlastní zpracování podle dat z ACEA Tax Guide 2022

Ve **Španělsku** mají silniční daně přijatelnější a jednodušší pro výpočet. Roční sazba se odvíjí podle výkonu osobních vozidel a tahačů, počtu míst k sezení u autobusů,

maximální hmotnosti nákladu u nákladních vozidel, hmotnosti u přívěsů a návěsů a zdvihového objemu motocyklů.

Tabulka 37 Sazby silniční daně pro osobní vozidla ve Španělsku

Výkon (h)	minimální částka
<8	12,62 EUR
8 - 11,99	34,08 EUR
12 - 15,99	71,94 EUR
16 - 19,99	89,61 EUR
> = 20	112 EUR

Zdroj: vlastní zpracování podle dat z ACEA Tax Guide 2022

V **Portugalsku** je tomu se silniční daní stejně jako ve Španělsku. Zpoplatněno je několik dálnic, na kterých platba probíhá dle projetého úseku v mýtných branách.

Tabulka 38 Sazba silniční daně podle objemu válce v Portugalsku

objem válce (cm)	minimální částka
<= 1250	29,39 EUR
1251–1750	58,97 EUR
1751 - 2 500	117, 82 EUR
> 2500	403,23 EUR

Zdroj: vlastní zpracování podle dat z ACEA Tax Guide 2022

V **Polsku** jsou předmětem daně nákladní vozidla a tahače s maximální přípustnou hmotností nad 3,5 tuny, přívěsy a návěsy. Silniční daň se nevztahuje pouze na vozidla využívaná k podnikatelské činnosti, ale i na všechny vozidla splňující výše zmíněné předpoklady, tedy i vozidla soukromá.

Tabulka 39 Sazby silniční daně v Polsku

Hmotnost (t)		Roční sazba (4 a více náprav)
nad	do	
3,5	5,5	175 EUR
5,5	9	300 EUR
9	12	358 EUR
12	29	703 EUR
29		715 EUR

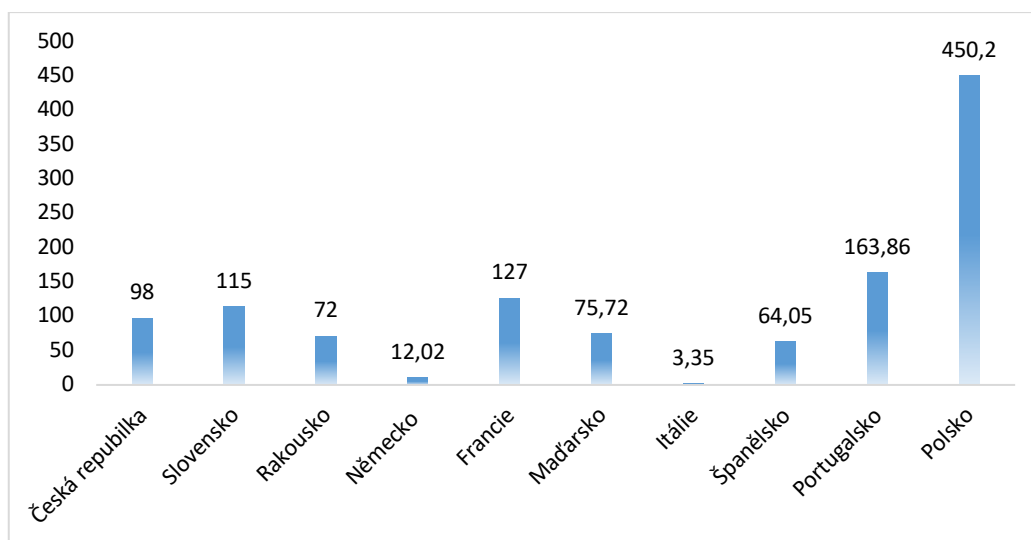
Zdroj: vlastní zpracování dle: www.finanse.mf.gov.pl

Kvůli velkému počtu sazeb pro jednotlivé státy, nelze jednoznačně srovnat jednotlivé sazby. Pro přesnější výpočty by bylo potřeba přesně znát konkrétní typ vozidla a toto

v jednotlivých státech porovnat. Pro graf byly zvoleny průměrné sazby pro osobní automobily v jednotlivých státech. Předpokladem je, že se jedná o nová vozidla, která byla zakoupena a registrována v daném roce nebo využívána pro účely podnikání.

V grafu níže lze vidět, že ve srovnání sazeb mají nejvyšší hodnoty Francie a Slovensko, jedná se ale o průměrnou roční sazbu právě pro silniční daň. Nejnižší hodnotu má poté Itálie, u které jsem ale použila průměrné hodnoty. Další nejnižší hodnotu má Německo, které má ale sazbu pro vozidla s komerčním využitím. V tomto srovnání je záměrem zohlednit hlavně osobní automobily a ostatní vozidla.

Graf 3 Srovnání sazeb silniční daně pro osobní automobily a ostatní vozidla



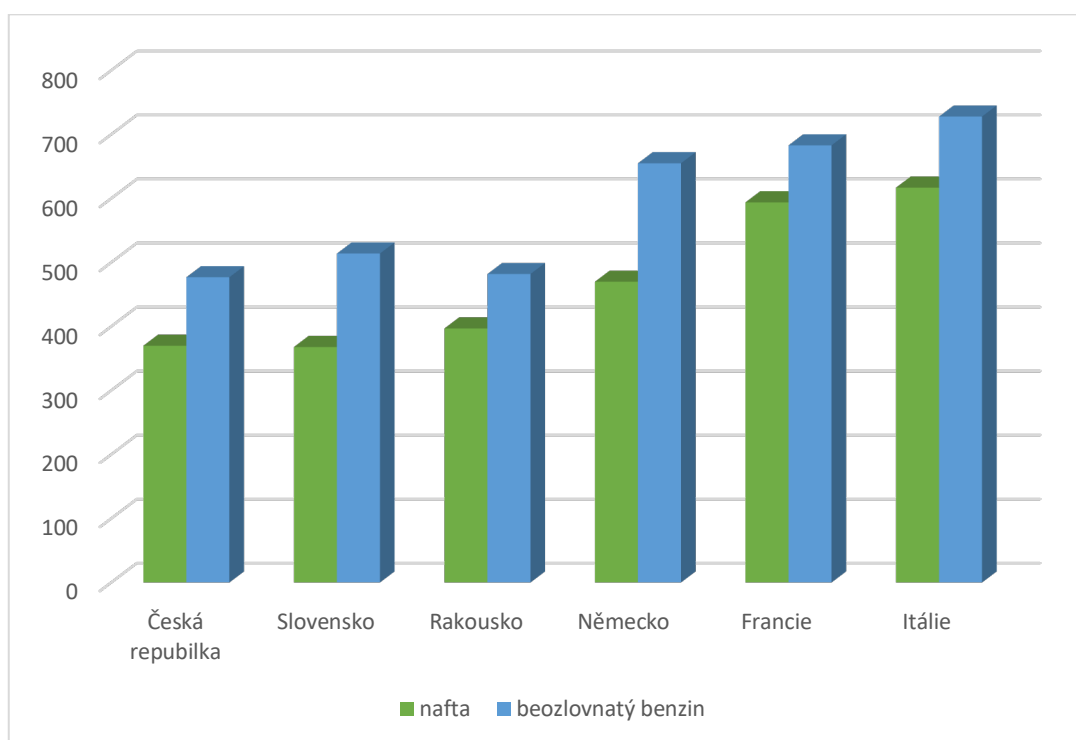
Zdroj: autor vlastní zpracování

6.4 Spotřební daň

Spotřební daň se v drtivé většině týká spotřební daně z minerálních olejů, tedy pohonných hmot. V grafu porovnáváme sazby v jednotlivých členských státech pro bezolovnatý benzin a naftu. Jedná se o sazby k roku 2022, které jsou uváděny na stránkách Eurostatu. Olovnatý benzin se v silniční dopravě však nepoužívá, je určen jen pro některé letecké motory. Už je tomu mnoho let. Například v České republice se neprodává již od roku 2000.

I u této daně mají nejvyšší sazby Itálie, Francie a Německo. Jedná se o velmi vyspělé státy, proto mají také vyšší hodnoty sazeb oproti jiným členským státům. Z tohoto porovnání je patrné, že ceny bezolovnatého benzínu jsou obecně vyšší než ceny nafty ve všech uvedených zemích. Německo a Itálie mají nejvyšší ceny obou paliv.

Graf 4 Srovnání sazeb benzínu a nafty k roku 2022



Zdroj: vlastní zpracování dle: https://commission.europa.eu/index_en

6.5 Výkonové zpoplatnění

Tyto poplatky jsou využívány po celé Evropě, včetně České republiky. Mimo mýtného se musí jednorázově zaplatit za palubní jednotku, která spolupracuje s automatickým mýtným systémem v dané zemi.

Všechny zmíněné hodnoty jsou vždy uvedeny v eurech za 1 km, v případě jiné měny jsou také převedeny na euro.

V **České republice** musí všechna motorová vozidla s maximální hmotností 3,5 tuny hradit mýto. Platí to pro dálnice, rychlostní silnice a vybrané silnice I. třídy. Sazby mýtného za projetí 1 km placeného úseku se pro jednotlivá vozidla liší a jsou uvedeny v následující tabulce v eurech. Pro upřesnění, v tabulce jsou uvedeny denní sazby, které platí od 5 hod do 22 hod.

Tabulka 40 Ceny mýtného za užívání silnice I. Třídy

	EURO 0-IV				EURO V, EEV			
	2	3	4	>=5	2	3	4	>=5
(3,5 t; 7 t)	0,0014 EUR	0,002 EUR	0,0024 EUR	0,003 EUR	0,0011 EUR	0,0015 EUR	0,0019 EUR	0,0023 EUR
<7 t; 12 t)	0,03 EUR	0,04 EUR	0,052 EUR	0,063 EUR	0,023 EUR	0,031 EUR	0,039 EUR	0,048 EUR
> =12 t)	0,079 EUR	0,106 EUR	0,135 EUR	0,1635 EUR	0,06 EUR	0,081 EUR	0,1026 EUR	0,1243 EUR
	EURO VI				CNG-BIO-EURO VI			
	2	3	4	>=5	2	3	4	>=5
(3,5 t; 7 t)	0,001 EUR	0,0013 EUR	0,0017 EUR	0,002 EUR	0,001 EUR	0,0012 EUR	0,0015 EUR	0,0018 EUR
<7 t; 12 t)	0,02002 EUR	0,027 EUR	0,035 EUR	0,042 EUR	0,018 EUR	0,024 EUR	0,031 EUR	0,037 EUR

Zdroj: vlastní zpracování dle <https://www.mytocz.eu>

Na **Slovenských** dálnicích a silnicích I. třídy se sazby mýtného upravují každoročně podle indexů spotřebitelských cen. Poplatky se stanovují podle kategorie vozidel a podle počtu náprav. Jak v České republice tak i na Slovensku jsou zpoplatněny určité úseky pro všechna vozidla s maximální povolenou hmotností nad 3,5 tuny. Sazby mýtného jsou různé, podle kategorie vozidla, počtu náprav, emisní třídy a typu vymezené komunikace. Pro komunikace I. třídy platí nižší sazba, podle toho zda jsou souběžné s dálnicemi nebo rychlostními silnicemi.

Tabulka 41 Ceny mýtného za nákladní vozidla na Slovensku

Hmotnost	Počet náprav	EURO 0-II	EURO III, IV	EURO V, VI
3,5 až 12	-	0,108 EUR	0,098 EUR	0,085 EUR
nad 12	2 nápravy	0,231 EUR	0,209 EUR	0,181 EUR
	3 nápravy	0,244 EUR	0,22 EUR	0,19 EUR
	4 nápravy	0,253 EUR	0,228 EUR	0,198 EUR
	5 náprav	0,244 EUR	0,22 EUR	0,19 EUR

Zdroj: vlastní zpracování dle: <https://www.emyto.sk/sk/>

V **Rakousku** se mýtné u vozidel kategorie EURO VI zvyšuje na rok 2023 o 4 %, zatímco u vozidel ostatních tříd je zvýšení mírnější a pohybuje se mezi 2,29 % a 2,8 %. Zvýšily se také zvláštní sazby na několika dálnicích s tzv. úsekovým mýtným a mostech. Dálnice a rychlostní silnice jsou pro vozidla s maximální hmotností nad 3,5 tuny zpoplatněna mýtem. Sazby mýtného se také odvíjí podle počtu náprav, emisní třídy a času.

Tabulka 42 Ceny mýtného v Rakousku přes den

Počet náprav	EURO 0-III	EURO IV	EURO V, EEV	EURO VI
2 nápravy	0,268 EUR	0,244 EUR	0,236 EUR	0,214 EUR
3 nápravy	0,375 EUR	0,342 EUR	0,331 EUR	0,3 EUR
4+ nápravy	0,538 EUR	0,5 EUR	0,488 EUR	0,449 EUR

Zdroj: vlastní zpracování dle: <https://www.go-maut.at/cs/placeni-mytneho-go/tarify-mytneho-go/>

V **Německu** schválila spolková vláda novelizaci zákona o mýtě na spolkových dálkových komunikacích. Sazby mýtného se rozlišují podle hmotnosti vozidla, počtu náprav a emisních tříd. Významnou váhu nesou tzv. externí náklady dopravy (externality), jako je znečištění ovzduší a hluk. Zvýšení mýtného je znatelné pro starší vozy v emisních třídách Euro V a starších. Pomocí palubní jednotky od TollCollect je klasicky zaznamenáváno projetí placeného úseku. Sazby mýtného jsou za 1 km a je zde zohledňován počet náprav a emisní třída vozidla.

Tabulka 43 Ceny mýtných poplatků v Německu

Počet náprav	EURO 0-I	EURO II	EURO III	EURO IV	EURO 5, EEV	EURO VI
2 nápravy	0,164	0,154	0,144	0,113	0,102	0,081
3 nápravy	0,196	0,186	0,176	0,145	0,134	0,113
4 nápravy	0,2	0,19	0,18	0,149	0,138	0,117
5+ náprav	0,218	0,208	0,198	0,167	0,156	0,135

Zdroj: vlastní zpracování dle: www.toll-collect.de

Ve **Francii** jsou dálniční úseky zpoplatněny pro všechna motorová vozidla i motocykly. Musí se také platit za přejezd některých mostů a tunelů. Mýtné můžeme zaplatit přímo na mýtných branách nebo v mýtném systému. Ve Francii jsou sazby mýtného odlišné oproti jiným členským státům.

Výše mýtného se odvíjí od kategorie vozidla a to:

1. Vozidla o celkové hmotnosti od 3,5 tuny a výšce do 2 metrů. Dále také vozidla táhnoucí přívěs o výšce do 2 metrů (bez nákladů).
2. Vozidla o celkové hmotnosti do 3,5 tuny a výšce od 2 do 3 metrů. Vozidla 1.kategorie táhnoucí přívěs o výšce od 2 do 3 metrů (bez nákladů).
3. Vozidla s dvěma nápravami o celkové hmotnosti nad 3,5 tuny nebo výškou nad 3 metry.
4. Vozidla s třemi a více nápravami o celkové hmotnosti nad 3,5 tuny, nebo výškou nad 3 metry.
5. Motocykly, Tříkolky a Čtyřkolky.

Výše sazeb nejsou tedy zohledňovány podle ujetých kilometrů, ale za daný úsek jsou pevně stanoveny. Proto zde není uvedena tabulka sazeb jako u ostatních států a vzhledem k velkému počtu informací.

V **Itálii** je to s výkonovými poplatky velmi podobné jako ve Francii. Platit mýtné mají povinnost všechna vozidla, která využívají dálnice, a to manuálně v mýtných branách nebo pomocí automatického platebního systému. Mýtné se také vybírá za průjezd v některých tunelech. Kompletní sazebník nelze dohledat ani přímo na oficiálních italských stránkách, k dispozici máme pouze kalkulátory na vybrané trasy.

V **Maďarsku** je mýto za těžké nákladní vozy a vybírá se pomocí elektronického systému na trase. Mýto se platí na všech dálnicích a hlavních tazích, kdy systém je volně plynoucí systém bez mýtných stanic rozdělujících silnice. Ticket na trasu se musí zarezervovat předem a to z důvodu, že nejsou povoleny odchylky od zarezervované trasy. Kontrola se provádí na stacionárních bránových portálech a pomocí mobilních kontrolních vozidel. Informace musí být aktuální a správné, jinak hned dostanete pokutu za nesprávnou rezervaci nebo neoprávněné použití trasy.

V **Polsku** je zpoplatnění komunikací různorodé, kdy důvodem je přítomnost soukromého sektoru ve vlastnictví vybraných úseků dálnic. Proto povinnost hradit výkonové poplatky na těchto úsecích vzniká všem provozovatelům vozidel. Vzhledem k rozdělení vlastnictví dálnic jsou pro jednotlivé úseky rozdílné sazby mýtného za ujetý km. V tabulce níže jsou uvedeny ceny mýtných poplatků na veřejných úsecích v Polsku.

Tabulka 44 ceny mýtných poplatků na veřejných úsecích v Polsku

	EURO 0-II	EURO III	EURO IV	EURO V
3,5 až 12 t	0,093	0,081	0,065	0,045
nad 12 t	0,124	0,108	0,089	0,063
autobus	0,094	0,082	0,065	0,044

Zdroj: vlastní zpracování dle: www.info-myto.pl

Ve **Španělsku** je možnost hradit mýtné na mýtných branách či elektronicky přes platební systém. Jsou zde vybírány extra poplatky za tunely. Cena za projetí placeným úsekem se odvíjí od kategorie vozidla:

- Ligeros – motocykly s či bez sajdkáry, osobní vozidla a s či bez přívěsu, dodávky a mikrobuses se dvěma nápravami,

- Pesados 1 – nákladní vozidla s dvěma nápravami, nákladní a osobní vozidla se třemi nápravami nebo dvěma nápravami a jednonápravovým přívěsem, dodávky, mikrobuses a osobní vozidla s dvěma nápravami a jednonápravový přívěs s dvojitými koly,
- Pesados 2 – nákladní a osobní vozidla s či bez přívěsu s celkem čtyřmi a více nápravami, osobní automobily, dodávky a mikrobuses se dvěma nápravami a nejméně dvounápravovým přívěsem.

Za 1 km není uvedena sazba, pouze je uvedena celková suma za daný úsek. Kompletní ceník je rozsáhlý, nebude zde uveden.

V **Portugalsku** je tomu s vybíráním mýta stejné jako v sousedním Španělsku, poplatky jsou vybírány od řidičů motocyklů, osobních a nákladních automobilů i autobusů. Vše se provádí na mýtných branách, kdy je možnost platit hotově či kartou.

6.6 Daň z přidané hodnoty

Daň z přidané hodnoty není pro autodopravce daňovým zatížením jako u ostatních daní. Částku, kterou přiznají a odvedou na dani pro stát, obdrží při prodeji zpět. V tomto případě jde o administrativní zatížení spojené právě s daní. Plátců, kteří nejsou registrováni se dotkne skutečné daňové zatížení z daně z přidané hodnoty. Jako neplátcí nemohou zažádat o vrácení daně, i když za danou službu nebo zboží zaplatili cenu, ve které byla daň z přidané hodnoty zakomponovaná.

Modelová situace:

Přeprava je uskutečňována vždy českým dopravcem nebo přepravcem, který je plátcem daně v ČR. Osoba, pro kterou je přeprava uskutečňována, je v příkladu značena jako:

ČR DIČ – je českým plátcem daně,

ČR NEPL – není plátcem daně v ČR,

EU (1) DIČ – osoba registrovaná k dani v členském státu 1, které poskytla pro plnění,

EU (2) DIČ – osoba registrovaná k dani v členském státu 2, které poskytla pro plnění,

EU NEPL – osoba, která není registrována k dani v jiném členském státu.

Tabulka 45 Modelová situace přepravy zboží

Přeprava z – do	osoba, pro kterou je přeprava uskutečňována	Uplatněná daň dopravcem místo plnění sazba
ČR-EU	ČR DIČ, ČR NEPL	CZ 19 %
ČR-EU	SPEDICE DIČ, SPEDICE NEPL	CZ 19 %
ČR-EU (1)	EU (1) DIČ	OSVOBOZENO
ČR-EU (1)	EU (1) NEPL	CZ 19 %
ČR-EU (1)	EU (2) DIČ	OSVOBOZENO
ČR-EU (1)	EU (2) NEPL	CZ 19 %
EU-ČR	ČR DIČ	CZ 19 %
EU-ČR	ČR NEPL	EU SAZBA ZEMĚ
EU-ČR	SPEDICE ČR DIČ	CZ 19 %
EU (1) -EU (2)	ČR DIČ	CZ 19 %
EU (1) -EU (2)	ČR NEPL	EU (1) SAZBA EU (1)
EU (2) -EU (1)	ČR DIČ	CZ 19 %
EU (2) -EU (1)	ČR NEPL	EU (2) SAZBA EU (2)

Zdroj: Finanční správa České republiky, (2024) vlastní zpracování.

7 Srovnávací analýza daňového zatížení

Srovnání států napříč různými daňovými zatíženími nereflektuje rozdíl hodnot, ale ukazuje pouze jejich pořadí.

7.1 Shluková analýza

Prostřednictvím této analýzy jsou zjištěny skupiny států, tzv. shluky, s podobnými hodnotami sledovaných ukazatelů. Následně je zkoumán vývoj shluků pro jednotlivé státy. Pomocí těchto ukazatelů jsou vytvořeny jednotlivé shluky.

Tabulka 46 Ukazatele aplikované ve shlukové analýze

Ukazatele	Sledujeme	Jednotka
DPFO	legislativní sazby daní, daňové výjimky a slevy, efektivní daňové sazby	%
DPPO	legislativní sazby daní, daňové úlevy a stimuly, mezinárodní srovnání	%
SiD pro osobní automobily a ostatní	metody výpočtu, regionální rozdíly, změny v čase	EUR
DPH	standardní a snížené sazby, výjimky a osvobození od DPH, mechanismy vrácení DPH	%
Podíl spotřební daně na HDP	legislativní sazby daní, strukturu spotřební daně, vliv na spotřebu, příspěvek státnímu rozpočtu	%
Podíl registrační daně auta na HDP	legislativní sazby daní, metoda výpočtu daně, účel daně, srovnání s jinými zeměmi	%

Zdroj: vlastní zpracování

Obrázek 5 Data potřebná ke shlukové analýze-spotřební daň

Data extracted on 29/02/2024 15:34:12 from [ESTAT]							
Dataset:	Main national accounts tax aggregates [gov_10a_taxag_custom_10157802]						
Last updated:	26/01/2024 11:00						
Time frequency	Annual						
Unit of measure	Percentage of gross domestic product (GDP)						
Sector	General government; institutions of the EU						
National accounts indicator (ESA 2010)	Excise duties and consumption taxes						
	TIME	2022	2021	2020			
GEO (Labels)							
European Union - 27 countries (from 2020)		1,5	1,9	1,9			
Euro area - 20 countries (from 2023)		1,4	1,8	1,8			
Euro area - 19 countries (2015-2022)		1,4	1,8	1,8			
Czechia		1,3	1,5	1,8			
Germany		0,9	p	1,0	p	1,1	p
Spain		1,7		1,9		2,0	
France		2,1	p	2,5	p	2,5	
Italy		1,4		2,3		2,4	
Hungary		2,1		2,4		2,6	
Austria		1,7		2,0		1,9	
Poland		3,1		3,5		3,3	
Portugal		1,4		1,9		2,0	
Slovakia		2,6		3,0		2,9	
Special value							
:		not available					
Available flags:							
p		provisional					

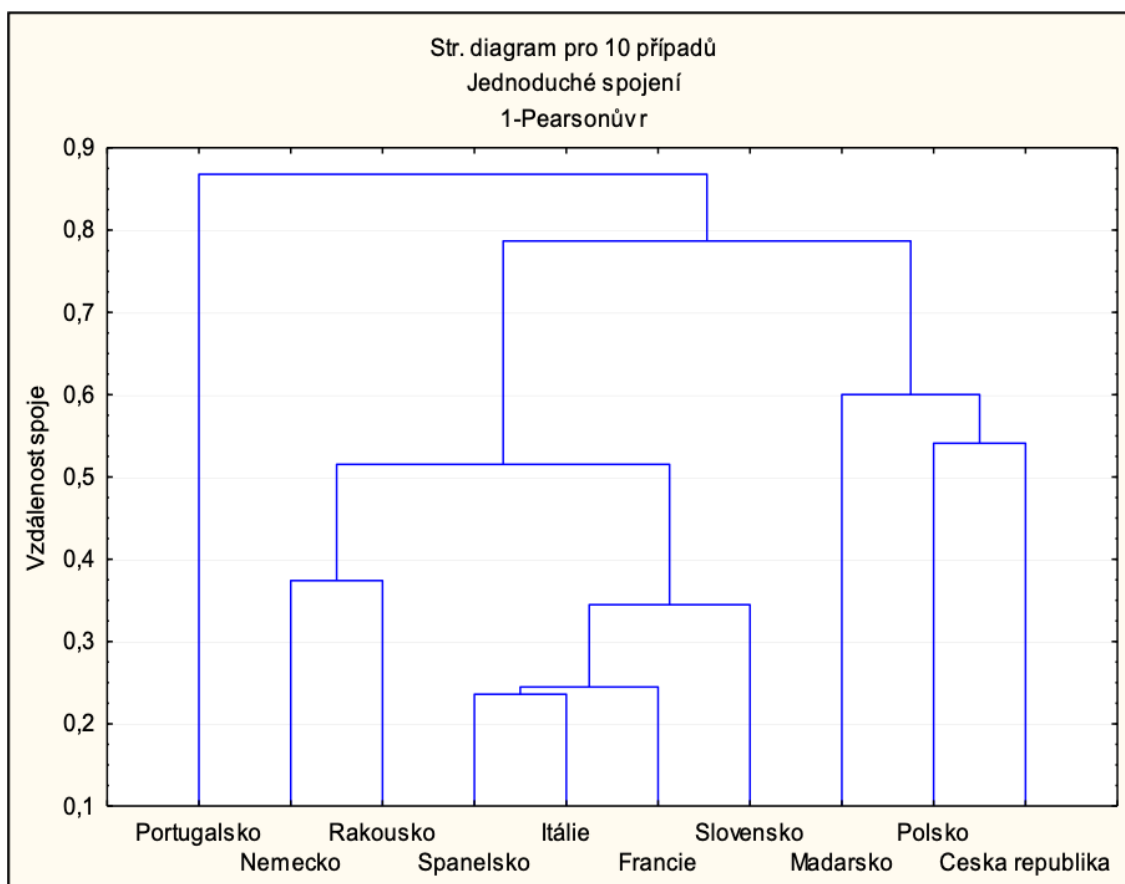
Zdroj: Eurostat (2024).

Obrázek 6 Data potřebná ke shlukové analýze-registrační daň auta

Data extracted on 29/02/2024 15:46:50 from [ESTAT]			
Dataset:	Main national accounts tax aggregates [gov_10a_taxag_custom_10158369]		
Last updated:	26/01/2024 11:00		
Time frequency	Annual		
Unit of measure	Percentage of gross domestic product (GDP)		
Sector	General government; institutions of the EU		
National accounts indicator (ESA 2010)	Car registration taxes		
TIME	2020	2021	2022
GEO (Labels)			
European Union - 27 countries (from 2020)	0,0	0,0	0,0
Euro area - 20 countries (from 2023)	0,1	0,1	0,0
Euro area - 19 countries (2015-2022)	0,1	0,1	0,0
Czechia	0,0	0,0	0,0
Germany	:	z	:
Spain	0,0	0,0	0,1
France	0,1	0,1	p
Italy	0,1	0,1	0,1
Hungary	0,0	0,0	0,0
Austria	0,0	0,0	0,0
Poland	0,0	0,0	0,0
Portugal	0,2	0,2	0,2
Slovakia	0,1	0,1	0,1
Special value			
:	not available		
Available flags:			
p	provisional		
z	not applicable		

Zdroj: Eurostat (2024).

Obrázek 7 Dendrogram shlukové analýzy



Zdroj: vlastní zpracování ze STATISTICA

Výsledky shlukovacího procesu:

Shluk č. 1: Německo, Rakousko, Španělsko, Itálie, Francie, Slovensko

Shluk č. 2: Maďarsko, Polsko, Česká republika

Shluk č. 3: Portugalsko

Tabulka 47 Tabulka pro shluk č.1

	DPFO (%)	DPPO (%)	SiD (EUR)	DPH (%)	Podíl spotřební daně na HDP (%)	Podíl registrační daně auta na HDP (%)
Německo	42	15	12,02	19	0,9	0
Rakousko	35	25	72	20	1,7	0
Španělsko	31	25	64,05	21	2,1	0,1
Itálie	38	27,5	3,35	22	2,1	0,1
Francie	30	33,33	34	20	1,7	0,1
Slovensko	25	22	80	20	2,6	0,1
Průměr	33,50	24,64	44,24	20,33	1,85	0,07
Rozptyl	37,10	36,77	1051,36	1,07	0,33	0,00
Směrodatná odchylka	6,09	6,06	32,42	1,03	0,57	0,05

Zdroj: vlastní zpracování

Tabulka 48 Tabulka pro shluk č.2

	DPFO (%)	DPPO (%)	SiD (EUR)	DPH (%)	Podíl spotřební daně na HDP (%)	Podíl registrační daně auta na HDP (%)
Maďarsko	15	9	75,72	27	1,4	0
Polsko	15,63	19	450,2	23	3,1	0
Česká republika	23	19	98	21	1,3	0
Průměr	17,88	14,00	207,97	23,67	1,93	0,00
Rozptyl	19,79	50,00	44129,42	9,33	1,02	0,00
Směrodatná odchylka	4,45	7,07	210,07	3,06	1,01	0,00

Zdroj: vlastní zpracování

Tabulka 49 Tabulka pro shluk č.3

	DPFO (%)	DPPO (%)	SiD (EUR)	DPH (%)	Podíl spotřební daně na HDP (%)	Podíl registrační daně auta na HDP (%)
Portugalsko	31,83	21	163,86	23	1,4	0,2

Zdroj: vlastní zpracování

V případě shluku č. 1, kde je nejvíce států, jsou si hodnoty velmi podobné. Z dosavadních výsledků vyplývá, že tyto státy jsou si podobné v sazbách, jak u daně z příjmů právnických osob, tak u fyzických osob. Obecně tyto státy dosahují poměrně vysoké úrovně životního standardu ve srovnání s mnoha jinými regiony světa nebo oproti ostatním shlukům. Může je spojit i skutečnost, že mají zavedenou jednotnou měnu euro. Podíl příjmů spotřebních daní celkovém zdanění a na hrubý domácí produkt je u těchto států vyšší.

U shluku č. 2 jsou si nejvíce podobné státy Maďarsko, Polsko a České republiky. Určitě je to také způsobeno velkou podobností sazeb. Podíl registrační daně aut na hrubém domácím produktu je u těchto tří států také nulový. Takto velká podobnost mohla být také způsobena historickým pozadím, kdy všechny tři země mají společnou historii. Po pádu komunistického režimu začaly tyto země přecházet k tržní ekonomice a demokratickým institucím. V roce 2004 také vstoupily do Evropské unie, což mělo zásadní vliv na jejich ekonomický vývoj. Členství v EU jim přineslo přístup k finančním prostředkům z veřejných zdrojů Evropské unie, vnitřnímu trhu a institucím. Právě k roku 2022 byly tyto státy známy svým solidním ekonomickým růstem. Velká podobnost je také ve struktuře hospodářství, kde významnou roli hraje průmysl, služby a export.

Ze shluku č. 3 je patrné, že Portugalsko je nejvíce odlišné od států, které jsou v této části sledovány. Z historie je zřejmé, že má tento stát bohatou námořní historii. Kolonizace a obchod s přírodními zdroji měly vliv na formování kultury a ekonomiky. Z pohledu geografické polohy se nachází na západním okraji Evropy, to tedy může ovlivňovat jeho ekonomiku a obchodní vztahy s ostatními státy EU. Velký problém byl také pro tento stát v roce 2011, kdy byla větší finanční krize. Země prošla několika reformami a zlepšila ekonomickou situaci, státy jsou zde odlišnosti v úrovni ekonomického rozvoje, nezaměstnanosti a produktivity.

7.2 Vyhodnocení shlukové analýzy

Z pomocných tabulek, ve kterých jsem zjišťovala průměr, rozptyl a směrodatnou odchylku daných ukazatelů je již jasně patrný rozdíl. Průměrná sazba daně z příjmů fyzických osob v první skupině zemí je 33,50 %, což je výrazně vyšší než průměrná sazba 17,88 % ve druhé skupině. Ukazuje to, že první skupina zemí má vyšší zdanění práce. Sazba daně z příjmů právnických osob je v první skupině zemí průměrně 24,64 % oproti

14 % ve druhé skupině. To naznačuje, že u států v první skupině dochází k vyššímu zdanění podniků korporátní daní. Spotřební daň je v druhé skupině zemí průměrně 207,97 EUR, což je způsobeno především vysokou spotřební daní v Polsku (450,2 EUR). Průměrná sazba daně z přidané hodnoty je ve druhé skupině zemí vyšší (23,67 %) než v první skupině (20,33 %), což ukazuje, že země ve druhé skupině spoléhají více na nepřímé zdanění. Podíl spotřební daně na hrubý domácí produkt je v obou skupinách zemí podobný, s mírně vyšším průměrem ve druhé skupině. Podíl registrační daně auta na hrubý domácí produkt je v obou skupinách velmi nízký, přičemž v první skupině je mírný podíl 0,07 %, zatímco ve druhé skupině je 0 %, což naznačuje, že registrační daň auta nemá významný dopad na celkový hrubý domácí produkt v žádné z těchto zemí. Výsledky blíže ukazují rozdíly v daňovém zatížení v oblasti silniční dopravy mezi vybranými zeměmi. Vyšší hodnoty u daně z příjmu fyzických osob mohou ovlivnit disponibilní příjmy jednotlivců a tím i jejich schopnost nakupovat vozidla a platit za silniční služby. U daně z příjmu právnických osob mohou vyšší hodnoty ovlivnit náklady firem provozující silniční dopravu, což může mít dopad na jejich investice do vozového parku, údržbu a rozvoj infrastruktury. Silniční daň osobní automobily a ostatní vyšší částka může ovlivnit cenu vlastnictví a provozu vozidel, což může mít dopad na množství osobních vozidel na silnicích a na obchodní aktivity společností využívajících silniční dopravu. Daň z přidané hodnoty ovlivní zvýšení ceny paliv, vozidel a služeb spojených se silniční dopravou, což může mít dopad na spotřebu a obchodní aktivity v této oblasti. Vyšší hodnoty podílu spotřební daně na hrubý domácí produkt mohou ovlivnit náklady na pořízení vozidel, což může mít dopad na množství vozidel na silnicích a na výběr dopravních prostředků v oblasti silniční dopravy. Vyšší rozptyl a směrodatná odchylka u některých ukazatelů v zemích jako Polsko a Maďarsko naznačují, že daňové politiky a zatížení jsou v těchto zemích více variabilní a mohou mít větší dopad na podnikání a spotřebitele v oblasti silniční dopravy. Naopak, v zemích s nižším rozptylem, jako je Německo nebo Francie, jsou daňové politiky v této oblasti více stabilní a předvídatelné. Vzhledem k výsledkům ukazatelů souvisejících se silniční dopravou, lze odvodit několik důležitých poznatků. Rozdíly v daňovém zatížení v zemích s vyššími hodnotami daně z příjmů fyzických a právnických osob mohou mít vyšší náklady na zaměstnance a právnické subjekty v silniční dopravě. To může ovlivnit jejich schopnost investovat do rozvoje vozového parku, údržby a modernizace technologií v oblasti dopravy. Při zvýšení spotřební daně na paliva může zvýšit náklady na provoz vozidel pro silniční dopravu. To může mít dopad na cenu dopravních služeb a konečné spotřebitelské ceny

zboží přepravovaného po silnicích. Celkově lze říct, že daňové politiky v jednotlivých zemích mají významný dopad na podnikání a spotřebitele v oblasti silniční dopravy. Vysoké daňové zatížení může vést k vyšším nákladům na provoz vozidel a dopravních služeb, což může ovlivnit konkurenceschopnost a ekonomickou efektivitu podniků i celkovou životní úroveň obyvatelstva.

8 Závěr

Silniční doprava představuje v oblasti přepravy osob a zboží významné odvětví, které poskytuje komplexní systém služeb. Během posledních desetiletí došlo k výraznému nárůstu této dopravy, což negativně ovlivnilo stav pozemních komunikací a vedlo k jejich nadměrné zátěži. Výnosy z daní a poplatků v silniční dopravě jsou klíčovým zdrojem financování pro údržbu a rozvoj dopravní infrastruktury. Tyto finanční prostředky představují nezbytnou podporu pro zajištění bezpečnosti, efektivity a udržitelnosti silniční dopravy, a to jak pro osobní, tak nákladní přepravu. Zvyšování efektivity výběru těchto daní a poplatků a jejich spravedlivé rozdělení jsou proto nezbytné pro udržitelný rozvoj dopravního sektoru a pro minimalizaci ekonomického a ekologického dopadu silniční dopravy.

Mým cílem bylo analyzovat hodnoty jednotlivých daní a poplatků v rámci vybraných členských států Evropské unie. Při zpracování této studie jsem si všimla, že určení konkrétních daňových sazeb u některých států bylo obtížné. Česká republika poskytuje přehledné informace, zatímco jiné státy mají podrobné průvodce o několika desítkách stránek. I přes harmonizaci daňových systémů zůstává určování sazeb v pravomoci jednotlivých států, což vede k výrazným rozdílům a vyvolává nespokojenost autodopraců s vysokým daňovým zatížením.

V roce 2015 došlo k úpravě zákona o minimální mzdě pro vyslané pracovníky v Německu, což vyvolalo obdobná opatření v západních evropských státech. Tato opatření chrání vlastní trhy, ale pro východní státy představují náklady. Povinnost řidičů odpočívat mimo kabinu vozidla způsobuje další náklady spojené s ubytováním, ačkoliv dosud neexistují dostatečná opatření k regulaci těchto nákladů.

Velkým problémem silniční dopravy je rovněž nárůst přepravních výkonů a s tím související přetěžování komunikací a zhoršování jejich stavu. To vede k návrhům na změny ve zpoplatnění silniční dopravy, s cílem omezit nákladní dopravu a snížit přetížení komunikací. Změny již byly zavedeny nebo jsou plánovány, včetně výkonového zpoplatnění vozidel nad 3,5 tuny.

Sazby daní z příjmů se pohybují velmi podobně ve většině sledovaných zemí, výraznější rozdíly byly zjištěny v případech Itálie a Německa, kde hraje roli progresivní daň. Srovnání sazeb silniční daně ukazuje podobné trendy, s výjimkou Polska, kde jsou sazby pro nákladní automobily výrazně vyšší, přesahující částku 100 euro.

Některé firmy se rozhodnou registrovat nebo přesunout své sídlo do jiného státu z důvodu nižšího zdanění nebo výhodnějšího podnikatelského prostředí. Tento jev se nazývá daňová optimalizace nebo v některých případech daňový únik. Firmy mohou hledat jurisdikce s nižšími sazbami daně z příjmů právnických osob, příznivějšími pravidly pro odpočty a úlevy, nižšími sociálními a zdravotními odvody nebo výhodnějšími režimy pro určité druhy příjmů, jako jsou patenty a licence. Při rozhodování o přesunu sídla nebo registraci firmy v jiném státě zohledňují další faktory, jako jsou např. stabilita a předvídatelnost daňového systému, existence dvoustranných smluv o zamezení dvojího zdanění, kvalita infrastruktury a dostupnost kvalifikované pracovní síly, právní prostředí a ochrana investic. Některé země se dokonce specializují na nabízení velmi příznivých daňových podmínek pro zahraniční společnosti s cílem přilákat kapitál a podnikání, což může vyvolat mezinárodní debaty o "daňových rájích" a snahy o regulaci na mezinárodní úrovni, například prostřednictvím Organizace pro hospodářskou spolupráci a rozvoj.

V kontextu Evropské unie existují snahy o harmonizaci daňových pravidel a zamezení agresivní daňové konkurence mezi členskými státy, což zahrnuje například snahy o zavedení minimální úrovně daně z příjmu právnických osob. Tyto snahy mají za cíl zajistit spravedlivou soutěž a zabránit situacím, kdy se firmy registrované v jednom členském státě snaží vyhnout zdanění ve státě, kde reálně působí a generují zisky.

Shluková analýza poskytuje užitečné informace pro srovnání. Porovnání ukazatelů ukazuje rozdíly mezi oběma skupinami zemí ve vztahu k daňovým sazbám a struktuře. Země v první shluku mají tendenci mít vyšší sazby daně z příjmu (jak fyzických, tak praktických osob). Nižší průměrná sazba daně z přidané hodnoty, zatímco ve druhém shluku zemí je vidět vyšší spolehnutí na nepřímé zdanění (DPH) a vyšší sazby spotřebních daní, v případě Polska jsou nejvyšší. Tyto rozdíly mohou odrážet fiskální politiky, ekonomické strategie a sociálně-ekonomické cíle jednotlivých zemí.

Při porovnání České republiky s EU průměrem bylo dosaženo následujícího zjištění. Česká republika má nižší zdanění příjmů fyzických osob ve srovnání s průměrem vybraných zemí EU, ale je na vyšší úrovni ve srovnání se zeměmi jako Maďarsko a Polsko. Daň z příjmů právnických je v ČR blíže k průměru EU a je výrazně vyšší než průměr srovnávaných zemí. Silniční daň je relativně vysoká ve srovnání s průměrem EU i s průměrem sledovaných zemí, z pohledu DPH je také lehce vyšší než průměr EU. Podíl spotřební daně na hrubý domácí produkt je v ČR nižší než průměr v EU. Registrační daň je v ČR nahrazena registračními poplatky, jejichž výnosy jsou relativně nízké.

Z těchto údajů lze usuzovat, že daňové zatížení silniční dopravy v České republice má některé specifické charakteristiky, jako je vyšší silniční daň, při srovnání jak s EU průměrem, tak se sledovanými státy. Tato analýza odhaluje pozici České republiky ve vztahu k daním a poplatkům spojeným s dopravou v porovnání s vybranými členskými státy Evropské unie.

9 Summary

Abstract:

The diploma thesis collects and provides information about the tax burden in the field of road transport in the Czech Republic. The thesis introduces the basics of road transport, describes all taxes and points out the issue of time and performance fees. Finally, it compares the fee and tax burden of truck carriers in selected countries of the European Union and identifies the level of tax burden. It also monitors the principle of movement of goods between the Czech Republic and EU member states. In this work, I compared the countries Germany, Austria, Spain, Italy, France, Slovakia, Hungary, Poland, Portugal and the Czech Republic. My goal was to analyze the values of individual taxes and fees within selected EU member states. In processing this study, I noticed that determining specific tax rates for some countries was challenging. A significant problem in road transport is also the increase in transport performance and the related overloading of roads and deterioration of their condition. In conclusion, I found that the Czech Republic has a lower DPFO compared to the average of selected EU countries but is at a higher level compared to countries like Hungary and Poland. DPPO is closer to the EU average in the Czech Republic and significantly higher than the average of the compared countries. Road tax is relatively high compared to the EU average and the average of the countries surveyed, and in terms of VAT, it is also slightly higher than the EU average. The share of excise tax on GDP is lower in the Czech Republic than the EU average. In the Czech Republic, as in most compared countries, the registration tax for cars is not collected as a percentage of GDP. From this data, it can be inferred that the tax burden on road transport in the Czech Republic has some specific characteristics, such as a higher road tax, compared to both the EU average and the surveyed states. This evaluation demonstrates how the Czech Republic compares in the context of taxes and fees related to transportation compared to selected EU member states.

Key words:

Road transport, tax burden, tax, payment, fees, freight carriers, European Union, road tax, vehicle registration tax, transportation, selected EU member states

10 Přehled použité literatury

10.1 České zdroje

HRUBÝ, K., (2004). *Nad připravovanou novelou zákona o dani silniční*. DaF: 8(1). Praha: Blesková tiskárna. ISSN 1211-6238.

JANOŠEK, K., (2010). *Daň silniční s komentářem. 3. aktualiz. vyd.* Olomouc: ANAG, spol. s r. o. ISBN 978-80-7263-587-0.

KLEPRLÍK, J. (2011). *Silniční doprava*. Pardubice: Univerzita Pardubice, 160s. ISBN 978-80-7395-451-2.

LIPOVSKÁ, H. (2017). *Moderní ekonomie: jednoduše o všem, co byste měli vědět*. Praha: Grada. ISBN 978-80-271-0120-7.

MARKOVÁ, H. (2023) *Daňové zákony 2023: úplná znění platná k 1. 1. 2023*. 34. vydání. Praha: Grada, 312 stran. ISBN 978-80-271-6774-6.

NERUDOVÁ, D. (2014). *Harmonizace daňových systémů zemí Evropské unie. 4. vyd.* Praha: Wolters Kluwer. ISBN: 978-80-7478-626-6.

NERUDOVÁ, D. (2017). *Daňová politika v Evropské unii*. Praha: Wolters Kluwer. ISBN: 978-80-7552-682-3.

PILNÝ, J. (2007). *Ekonomika veřejného sektoru II. 2. dopl. vyd.* Pardubice: Univerzita Pardubice. 128 s. ISBN 978-80-7194-935-0.

PILNÝ, J. (2005). *Veřejné finance*. 4. dopl. vyd. Pardubice: Univerzita Pardubice. 241 s. ISBN 80-7194-808-X.

PRŮŠA, P. (2006). *Celní hospodářství a daňová soustava: pro kombinovanou formu studia*. Vyd. 1. Pardubice: Univerzita Pardubice. 100 s. ISBN 80-7194-915-9.

PUCHINGER, Z. (2006). *Úvodní kapitoly k daňové teorii: Daňová soustava ČR*. Vyd. 1. Olomouc: Univerzita Palackého v Olomouci. 156 s. Dostupné z [www: <http://www.upol.cz/fileadmin/user_upload/knihovna/Skripta_FF/uvodni_kapitoly_k_d_a.p_d_f>](http://www.upol.cz/fileadmin/user_upload/knihovna/Skripta_FF/uvodni_kapitoly_k_d_a.p_d_f). ISBN 80-244-1298-5.

RYBOVÁ, J. (2017). *Daňový systém. 1. vyd. Učební text*. České Budějovice: Ekonomická fakulta, Jihočeská univerzita v Českých Budějovicích, s. 62

ŠIROKÝ, J. (2018). *Daně v Evropské unii. 7. vyd.* Praha: Leges. ISBN: 978-80-7502-274-5.

VANČUROVÁ, A., a ZÍDKOVÁ H. (2022). *Daňový systém ČR 2022*. Praha: Wolters Kluwer ČR. ISBN: 978-80-7676-362-3.

13/1997 Sb., Zákon o pozemních komunikacích

16/1993 Sb., Zákon o dani silniční

Směrnice Rady 2003/96/ES

§ 17 zákona č.586,1992 Sb.

Business.center.cz (2004). Zákon č. 634/2004 Sb., o správních poplatcích. [Online]. Dostupné z: <http://business.center.cz/business/pravo/zakony/spravni-poplatky/> .

Business.center.cz (2023). *Teritoriální informace – země*. [Online]. Dostupné z: <http://www.businessinfo.cz/cz/rubrika/teritorialni-informace-zeme/1000540/> .

Finance (2023). *Minimální sazby daní v EU*. Dostupné z: <http://www.finance.cz/dane-a-mzda/svet/sazby-EU/> .

ManagerWeb.cz (2007). *Silniční daň a její porovnání*. [Online]. Dostupné z: <http://financnimanagement.ihned.cz/c1-20922070-silnicni-dan-a-jeji-porovnani> .

Finanční správa České republiky (2004). *Uplatňování DPH u přepravy a služeb přímo souvisejících po l. 5. 2004*. [Online]. Dostupné z: <https://www.financnisprava.cz/cs/dane/dane/dan-z-pridane-hodnoty/informace-stanoviska-a-sdeleni/preprava-zbozi-a-osob/uplatnovani-dph-u-prepravy-a-sluzeb-primo-souvisejicich-po-l-5-2004>

doc. Ing. Havlíček, K., Ph.D., MBA (2022). *Rozpočet Státního fondu dopravní struktury na rok 2022 a střednědobý výhled na roky 2023 a 2024*. [Online]. Dostupné z: https://vlada.gov.cz/assets/urad-vlady/poskytovani-informaci/poskytnute-informace-na-zadost/Priloha-1_5.pdf

Vláda České republiky. (2024). *Průvodce*. [Online]. Dostupné z: <https://pruvodce.gov.cz>

Edálnice. (2024) [online]. Dostupné z: <https://edalnice.cz>

Mýto CZ. (2019). *Vozidla s úhradou mýtného*. [Online]. Dostupné z: <https://mytocz.eu/cs/zpoplatnena-vozidla/vozidla-s-uhradou-mytneho>

Státní fond dopravní infrastruktury. (2024) [online]. Dostupné z: <https://www.sfdi.cz>

Ministerstvo dopravy České republiky. (2020) [online]. Dostupné z: <https://www.mdcz.cz/Media/Media-a-tiskove-zpravy/Do-dopravni-infrastruktury-ma-jit-v-pristim-roce-1>

České dálnice (2024) [online]. Dostupné z: <https://www.ceskedalnice.cz/pro-ridice/zahranici/>

Ministerstvo financí České republiky. (2024). *Zdanění dopravy osob* [online]. Dostupné z: <https://info.odoprave.cz/zdaneni-dopravy-osob>

10.2 Zahraniční zdroje

OP.europa (2020) [online]. *Dostupné z:* <https://op.europa.eu/en/publication-detail/-/publication/39fa0090-1750-11eb-b57e-01aa75ed71a1/language-en>

Evropská unie (2024) [online]. EUR-Lex: 32008L0118. *Dostupné z:* <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/CS/TXT/?uri=celex%3A32008L0118>

Eur-lex.europa (2003) [online]. *Dostupné z:* <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/CS/TXT/HTML/?uri=CELEX%3A32003L0096>

Evropský účetní dvůr (2024) [online]. *Dostupné z:* <https://www.eca.europa.eu>

Eur-lex.europa (2011) [online]. *Dostupné z:* <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/CS/TXT/?uri=celex:32011L0076>

Europa.eu. (2024) [online]. *VAT rules and rates. Your Europe – Business.* *Dostupné z:* https://europa.eu/youreurope/business/taxation/vat/vat-rules-rates/index_en.htm

Eurostat (2024). [online]. *Taxation trends in the European Union.* *Dostupné z:* https://ec.europa.eu/eurostat/databrowser/view/gov_10a_taxag_custom_10157802/default/table?lang=en

11 Seznamy

11.1 Seznam tabulek

TABULKA 1 STRUKTURA UŽITÍ PROSTŘEDKŮ ROZPOČTU SFDI V ROCE 2022 (V MIL. KČ)	9
TABULKA 2 SAZBY DANĚ	18
TABULKA 3 DAŇ Z PŘIDANÉ HODNOTY V ČLENSKÝCH STÁTECH EU K 31. 12. 2022	19
TABULKA 4 MINIMÁLNÍ ÚROVNĚ ZDANĚNÍ UPLATITELNÉ NA POHONNÉ HMOTY POUŽÍVANÉ PRO ÚČELY STANOVENÉ V ČL. 8 ODS. 2	20
TABULKA 5 POPLATKY ZA ZÁPIS DO REGISTRU VOZIDEL	21
TABULKA 6 ZDANĚNÍ DOPRAVY OSOB V ČLENSKÝCH STÁTECH EU.....	28
TABULKA 7 MINIMÁLNÍ SAZBY SPOTŘEBNÍ DANĚ Z POHONNÝCH HMOT V EU.....	32
TABULKA 8 CENY UŽIVATELSKÝCH POPLATKŮ V ČESKÉ REPUBLICE.....	35
TABULKA 9 CENY UŽIVATELSKÝCH POPLATKŮ NA SLOVENSKU	35
TABULKA 10 CENY UŽIVATELSKÝCH POPLATKŮ V RAKOUSKU	36
TABULKA 11 CENY UŽIVATELSKÝCH POPLATKŮ V MAĎARSKU	36
TABULKA 12 ORIENTAČNÍ CENY MÝTNÉHO (VOZIDLA DO 3,5 TUNY) V ITÁLII	37
TABULKA 13 ORIENTAČNÍ CENÍK DÁLNIČNÍCH POPLATKŮ PRO OSOBNÍ VOZIDLA VE ŠPANĚLSKU	37
TABULKA 14 ORIENTAČNÍ CENY MÝTNÉHO PRO OSOBNÍ AUTOMOBILY V PORTUGALSKU	37
TABULKA 15 SAZBY DANĚ Z PŘÍJMŮ V ČESKÉ REPUBLICE	40
TABULKA 16 SAZBY DANĚ Z PŘÍJMŮ NA SLOVENSKU	40
TABULKA 17 SAZBY DANĚ Z PŘÍJMŮ V RAKOUSKU	41
TABULKA 18 SAZBY DANĚ Z PŘÍJMŮ V MAĎARSKU	41
TABULKA 19 SAZBY DANĚ Z PŘÍJMŮ V NĚMECKU.....	41
TABULKA 20 SAZBY DANĚ VE FRANCII	42
TABULKA 21 SAZBY DANĚ V ITÁLII	42
TABULKA 22 SAZBY DANĚ VE ŠPANĚLSKU.....	43
TABULKA 23 SAZBY DANÍ V PORTUGALSKU	43
TABULKA 24 SAZBY DANĚ Z PŘÍJMŮ V POLSKU	44
TABULKA 25 SAZBY SILNIČNÍ DANĚ ZA OSOBNÍ VOZIDLA V ČESKÉ REPUBLICE.....	45
TABULKA 26 SAZBY SILNIČNÍ DANĚ ZA AUTOBUSY, NÁKLADNÍ A PŘÍPOJNÁ VOZIDLA V ČR.....	46
TABULKA 27 SAZBY SILNIČNÍ DANĚ ZA MOTOCYKLY A OSOBNÍ VOZIDLA NA SLOVENSKU.....	47
TABULKA 28 SAZBY SILNIČNÍ DANĚ ZA AUTOBUSY, NÁKLADNÍ A PŘÍPOJNÁ VOZIDLA NA SLOVENSKU ...	47
TABULKA 29 SAZBY SILNIČNÍ DANĚ ZA AUTOBUSY, NÁKLADNÍ A PŘÍPOJNÁ VOZIDLA NA SLOVENSKU ...	48
TABULKA 30 SAZBY SILNIČNÍ DANĚ V RAKOUSKU.....	49
TABULKA 31 SAZBY SILNIČNÍ DANĚ ZA VOZIDLA PRO KOMERČNÍ UŽITÍ POD 3,5T V NĚMECKU.....	49
TABULKA 32 SAZBY SILNIČNÍ DANĚ ZA PŘÍPOJNÁ VOZIDLA V NĚMECKU	49
TABULKA 33 SAZBY SILNIČNÍ DANĚ PRO UŽITKOVÁ VOZIDLA VE FRANCII.....	50
TABULKA 34 VÝŠE BONUSU PRO ELEKTRICKÁ NEBO VODÍKOVÁ VOZIDLA	50
TABULKA 35 SAZBY SILNIČNÍ DANĚ ZA OSOBNÍ VOZIDLA A MOTOCYKLY V ITÁLII.....	51
TABULKA 36 SAZBY SILNIČNÍ DANĚ MOTOROVÝCH VOZIDEL V MAĎARSKU	51
TABULKA 37 SAZBY SILNIČNÍ DANĚ PRO OSOBNÍ VOZIDLA VE ŠPANĚLSKU.....	52
TABULKA 38 SAZBA SILNIČNÍ DANĚ PODLE OBJEMU VÁLCE V PORTUGALSKU.....	52
TABULKA 39 SAZBY SILNIČNÍ DANĚ V POLSKU	52
TABULKA 40 CENY MÝTNÉHO ZA UŽÍVÁNÍ SILNICE I. TŘÍDY	55
TABULKA 41 CENY MÝTNÉHO ZA NÁKLADNÍ VOZIDLA NA SLOVENSKU	55
TABULKA 42 CENY MÝTNÉHO V RAKOUSKU PŘES DEN	56
TABULKA 43 CENY MÝTNÝCH POPLATKŮ V NĚMECKU	56
TABULKA 44 CENY MÝTNÝCH POPLATKŮ NA VEŘEJNÝCH ÚSECÍCH V POLSKU.....	57
TABULKA 45 MODELOVÁ SITUACE PŘEPRAVY ZBOŽÍ.....	59
TABULKA 46 UKAZATELE APLIKOVANÉ VE SHLUKOVÉ ANALÝZE.....	60
TABULKA 47 TABULKA PRO SHLUK Č.1	62
TABULKA 48 TABULKA PRO SHLUK Č.2	62
TABULKA 49 TABULKA PRO SHLUK Č.3	62

11.2 Seznam obrázků

OBRÁZEK 1 DOPRAVNÍ ZNAČENÍ OZNAČUJÍCÍ ZPOPLATNĚNÍ	23
OBRÁZEK 2 SÍŤ ČASOVĚ ZPOPLATNĚNÝCH KOMUNIKACÍ K ROKU 2020	24
OBRÁZEK 3 OSVOBOZENÁ VOZIDLA PODLE SFDI	25
OBRÁZEK 4 DANĚ Z ENERGIÍ PODLE ODVĚTVÍ V EUR/MWH	30
OBRÁZEK 5 DATA POTŘEBNÁ KE SHLUKOVÉ ANALÝZE-SPOTŘEBNÍ DAŇ.....	60
OBRÁZEK 6 DATA POTŘEBNÁ KE SHLUKOVÉ ANALÝZE-REGISTRAČNÍ DAŇ AUTA	61
OBRÁZEK 7 DENDROGRAM SHLUKOVÉ ANALÝZY	61

11.3 Seznam grafů

GRAF 1 SROVNÁNÍ CEN ROČNÍCH UŽIVATELSKÝCH POPLATKŮ PRO OSOBNÍ VOZIDLA DO 3,5 TUNY	38
GRAF 2 SROVNÁNÍ SAZEB DANÍ Z PŘÍJMŮ FYZICKÝ A PRÁVNICKÝCH OSOB U PRŮMĚRNÉHO PŘÍJMU	44
GRAF 3 SROVNÁNÍ SAZEB SILNIČNÍ DANĚ PRO OSOBNÍ AUTOMOBILY A OSTATNÍ VOZIDLA	53
GRAF 4 SROVNÁNÍ SAZEB BENZINU A NAFTY K ROKU 2022	54