



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

Bakalářská práce

Srovnání úpravy silniční daně v ČR a v sousedních státech

Vypracovala: Vendula Prášková

Vedoucí práce: Ing. Jarmila Rybová, Ph.D.

České Budějovice 2024

JIHOČESKÁ UNIVERZITA V ČESKÝCH BUDĚJOVICÍCH
Ekonomická fakulta
Akademický rok: 2022/2023

ZADÁNÍ BAKALÁŘSKÉ PRÁCE
(projektu, uměleckého díla, uměleckého výkonu)

Jméno a příjmení: Vendula PRÁŠKOVÁ
Osobní číslo: E21217
Studijní program: B0411A050005 Finance a účetnictví
Téma práce: Srovnání úpravy silniční daně v ČR a v sousedních státech
Zadávací katedra: Katedra účetnictví a financí

Zásady pro vypracování

Cíl práce:

Cílem práce je komparace daní a poplatků z užití motorových vozidel v České republice a jejich sousedních státech.

Rámcová osnova:

1. Úvod.
2. Silniční daň v ČR, důvody jejího zavedení.
3. Vývoj silniční daně od roku 1992 do současnosti.
4. Principy silniční (resp. obdobné) daně v sousedních státech.
5. Porovnání české silniční daně s daněmi v sousedních státech (zejména předmět daně, poplatník, základ daně, sazba daně, osvobození od daně, daňové úlevy a systém placení daně).
6. Zhodnocení výsledků porovnání.
7. Závěr.

Rozsah pracovní zprávy: 40-50 stran
Rozsah grafických prací: podle potřeby
Forma zpracování bakalářské práce: tištěná

Seznam doporučené literatury:

Štohl P. (2020). *Daně 2020*. Znojmo: Štohl – vzdělávací středisko.
Široký J. (2018). *Daně o EU*. Praha: Leges.
Skalická, H. (2016). *Mezinárodní daňové vztahy*. Praha: Wolters Kluwer.
Nerudová, D. (2014). *Harmonizace daňových systémů zemí Evropské unie*. 4. vyd. Praha: Wolters Kluwer. (2010).
Poradce ě. 8/2021: Silniční daň s komentářem, Celní zákon s komentářem. Poradce s.r.o., 2020.
www.mfcr.cz

Databáze OECD: https://www.oecd-ilibrary.org/taxation/taxing-vehicles-fuels-and-road-use_e7f1d771-en
Zákon o dani silniční včetně důvodových zpráv.

Zákony a prováděcí předpisy vybraného státu.

Odborné časopisy (Daně a právo v praxi, Daně a finance, Daňový expert a další).

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

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



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

JIHOČESKÁ UNIVERZITA
V ČESKÝCH BUDĚJOVICÍCH
EKONOMICKÁ FAKULTA
Studentská 13 ⁽²²⁾
370 05 České Budějovice



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

V Českých Budějovicích dne 1. března 2023

Prohlášení:

Prohlašuji, že svou bakalářskou 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 bakalářské práce, a to – v nezkrácené podobě vzniklé vypuštěním vyznačených částí archivovaných Ekonomickou fakultou – 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 12. 4. 2024

Vendula Prášková

Poděkování:

Ráda bych vyjádřila své upřímné poděkování za podporu, kterou jsem obdržela během psaní této bakalářské práce. Nejprve bych chtěla poděkovat Ing. Jarmile Rybové, Ph.D., za její cenné rady, odborné vedení a trpělivost, kterou mi věnovala během celého procesu tvorby práce. Dále bych chtěla vyjádřit svou vděčnost své rodině a svým blízkým za jejich neustálou podporu, povzbuzení a porozumění.

Obsah

Obsah.....	6
Úvod.....	8
1 Úprava silniční daně v České republice	9
1.1. Pojem daň.....	9
1.2. Zařazení silniční daně ve vybraných klasifikacích.....	9
1.2.1. Daňový mix České republiky	10
1.3. Zákon o dani silniční	11
1.3.1. Poplatník daně.....	11
1.3.2. Předmět daně	12
1.3.3. Osvobození od daně	12
1.3.4. Základ daně	12
1.3.5. Sazba daně.....	13
1.3.6. Sleva na dani	14
1.3.7. Systém placení daně	15
1.4. Vývoj silniční daně od roku 1992	15
1.5. Silniční daň v sousedních státech.....	16
1.6. Německo.....	16
1.7. Polsko	22
1.8. Rakousko	26
1.9. Slovensko	28
2 Metodika.....	34
2.1. Shluková analýza.....	34
3 Shluková analýza ekonomických dopadů silniční daně.....	37
3.1. Podíl silniční daně v daňovém mixu	37

3.2.	Podíl silniční daně na HDP	38
3.3.	Daňové příjmy ze silniční daně v USD na obyvatele.....	39
3.4.	Počet motorových vozidel v České republice a sousedních státech.....	41
3.5.	Shluková analýza.....	42
3.5.1.	Shluková analýza pro rok 2012	42
3.5.2.	Shluková analýza pro rok 2021	45
3.5.3.	Shluková analýza pro rok 2022	47
3.6.	Zhodnocení výsledků analýz	49
4	Závěr.....	51
	Summary	53
	Seznam použitých zdrojů	54
	Seznam obrázků	55
	Seznam tabulek	55
	Seznam grafů.....	56
	Seznam příloh (jsou-li v práci přílohy)	56
	Přílohy	58

Úvod

Silniční daň představuje důležitý nástroj financování infrastruktury a správy silniční sítě v České republice. Její existenci a správnou úpravu lze spatřovat nejen jako finanční zdroj pro infrastrukturní projekty, ale také jako opatření na ochranu životního prostředí a udržení kvality dopravy. V kontextu globalizace a integrace do Evropské unie je stále důležitější porovnávat a analyzovat přístupy k silniční dani v rámci různých států.

Tato bakalářská práce se zaměřuje na porovnání úpravy silniční daně v České republice s okolními státy.

Cílem je poskytnout komplexní pohled na současnou legislativní a daňovou strukturu týkající se silniční daně v daném regionu.

Práce je rozdělena do dvou hlavních částí, které postupně probírají problematiku zdanění a následně metodiku výzkumu.

V první části práce je proveden přehled problematiky zdanění, jako je nastínění základního pojmu daň, zařazení silniční daně do vybraných klasifikací, jako je příklad klasifikace OECD a popsání podíl silniční daně na daňovém mixu. Hlavní částí teorie jsou detailně popsány informace o úpravě a vývoji české silniční daně, která je zakotvena v zákoně č. 16/1993 Sb., o dani silniční, dále jsou podrobně popsány obdobné daně v sousedních státech, jmenovitě Rakousko, Německo, Polsko a Slovensko.

Druhá část práce popisuje metodiku této práce a cíl. Pro dosažení cíle práce je použita shluková analýza, pro kterou jsou definovány klíčové ukazatele, které slouží k porovnání silniční daně napříč státy již zmíněného regionu.

1 Úprava silniční daně v České republice

1.1. Pojem daň

Pojem daň je všeobecně známý termín. Výraz daň nemusí být z ekonomického hlediska explicitně obsažen v názvu platby do veřejných rozpočtů, protože taková platba může být nazvána různě. Daň je definována svými charakteristikami.

„Daň je definována jako povinná, nenávratná, zákonem určená platba do veřejného rozpočtu. Je to platba neúčelová a neekvivalentní. Daň se pravidelně opakuje v časových intervalech nebo je nepravidelná a platí se za určitých okolností.“ (Kubátová, 2018)

Povinnost platit určuje v případě daní vždy zákon, který je v právním státě všeobecně závaznou právní normou, čímž se odlišuje od příspěvku. Zdroje vzniklé z pravidelných plateb daní plynou do veřejných rozpočtů, za účelem plnění společných potřeb. Veřejnými rozpočty se rozumí nadnárodní rozpočty, státní rozpočet, rozpočty krajů i obcí. Nenávratnost a neekvivalentnost znamená, že subjekt, který platí určitou částku daně nemá žádný nebo téměř žádný vliv na výši výdajů na spotřebu veřejných rozpočtů a nevzniká mu žádný konkrétní nárok na plnění. Většina daní není přímo určena na financování konkrétních výdajů veřejných rozpočtů. (Vančurová & Zídková, 2022)

Jedna z daní, která není neúčelová je silniční daň, ze které se financuje výstavba a údržba silnic a dálnic.

1.2. Zařazení silniční daně ve vybraných klasifikacích

Daně se klasifikují podle mnoha různých kritérií. Mezi nejzákladnější patří členění daní podle vazby na důchod poplatníka na přímé a nepřímé daně. Přímé daně jsou vázány na poplatníkův důchod nebo majetek a jsou adresné, zatímco nepřímé daně neplatí z vlastního důchodu, ale jsou na někoho přeneseny díky zvýšení ceny. Příkladem přímých daní jsou daně z příjmů, majetkové daně a daně z hlavy, zatímco nepřímé daně zahrnují daně ze spotřeby, daň z přidané hodnoty, clo a daně z obrátů. (Kubátová, 2018)

Dalším hlediskem je objekt daní, kde hlavní skupiny zahrnují daně z důchodů (příjmů), daně ze spotřeby a daně z majetku.

Daně můžeme rozdělit podle charakteru veličin na kapitálové a běžné. Daně uložené na stavovou veličinu, která se zjišťuje v určitém okamžiku, se nazývají kapitálové. Daně uložené na tokovou veličinu se nazývají běžné. Toková veličina se zjišťuje za časový úsek, jako je rok nebo měsíc, a zahrnuje například produkt, důchod, přidanou hodnotu nebo spotřebu. (Kubátová, 2018)

Významné třídění daní souvisí s analytickým zpracováním dat o příjmech veřejných rozpočtů, což je činnost prováděná různými národními i mezinárodními institucemi. Institucionální kategorizace daní má za cíl usnadnit srovnání a řízení. Při třídění je rovněž nutné splnit požadavky na statistickou prezentaci u informačních jednotek. Klíčovými jsou klasifikace daní Eurostatu, OECD a Mezinárodního měnového fondu, které slouží k sestavování státních rozpočtů, a Statistika národních účtů OSN. (Kubátová, 2018)

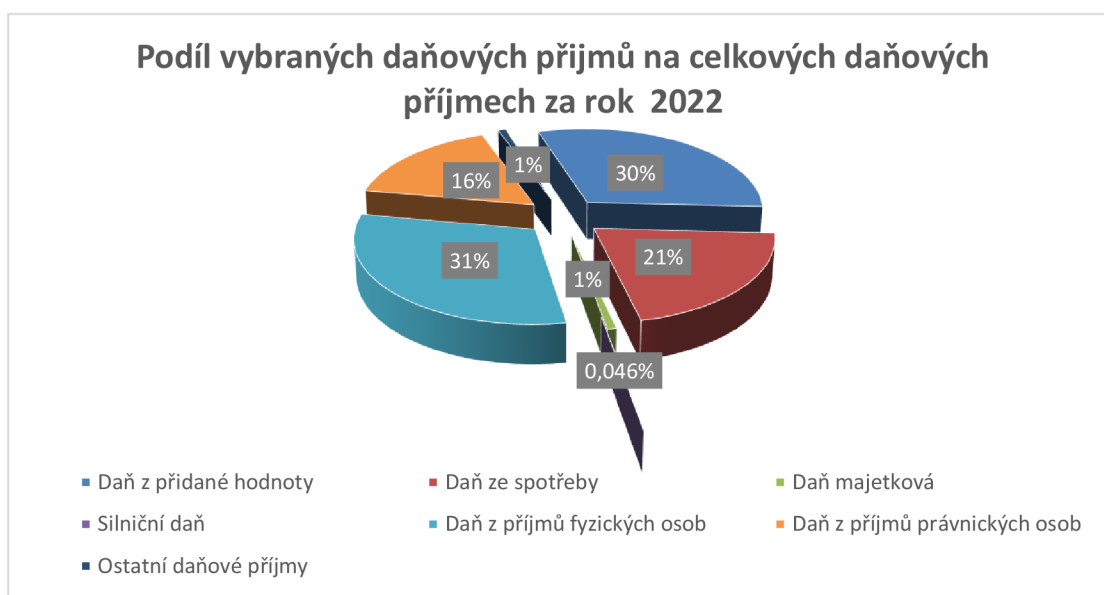
Podle klasifikace OECD by silniční daň spadala do skupiny 5000, která se nazývá „*Daně z používání nebo povolení používání nebo vykonávání určitých činností*“ a dále do kategorie 5210 s názvem „*Pravidelné daně*“, dále se tato skupina dělí na 5211 „*Placené domácnostmi: motorová vozidla*“ 5212 a „*Placené ostatními: motorová vozidla*“.

Silniční daň je ve své podstatě majetková daň, vztahuje se k vlastnictví nebo užívání motorových vozidel. Tato daň spadá do přímých majetkových daní. (Taranda, 2020)

1.2.1. Daňový mix České republiky

Daňový mix je termín používaný k označení procentuálního podílu, který představují vybrané druhy daní na celkových daňových příjmech státu. Tento podíl poskytuje důležitý údaj o struktuře daňových příjmů a ukazuje, jakým způsobem se jednotlivé druhy daní podílejí na financování státního rozpočtu.

Graf 1: Daňový mix České republiky pro rok 2023



Zdroj: Eurostat; vlastní zpracování

Na grafu daňového mixu výše je zřejmé, že právě silniční daň, která je vyznačena fialovou barvou tvoří nejmenší část tohoto daňového mixu, tento podíl se každoročně zmenšuje.

Naopak, daň z příjmů FO a DPH, které dosahují více než třicetiprocentní podíl.

1.3. Zákon o dani silniční

Silniční daň v České republice je zakotvena v zákoně č. 16/1993 Sb., o dani silniční. Tento zákon využíváme dodnes, ale první zmínka o dani silniční byla v zákoně č. 339/1992 Sb., který ale nenabyl účinnosti.

1.3.1. Poplatník daně

Poplatníkem daně silniční je právnická nebo fyzická osoba, která je provozovatelem vozidla a je zapsána v jeho technickém průkazu, osoba užívající vozidlo, jehož provozovatel je odhlášen z registru vozidel nebo zemřel nebo je vozidlo hmotnou rezervou a organizační složka osoby s trvalým pobytem nebo sídlem v zahraničí. (Vančurová & Zídková, 2022)

Pokud je u jednoho vozidla více poplatníků, platí daň společně a nerozdílně. (Vančurová & Zídková, 2022), například pokud stejné vozidlo používají dva podnikatelé, platí silniční daň jeden z nich.

1.3.2. Předmět daně

Předmětem daně silniční je zdanitelné silniční vozidlo patřící do kategorie N2 nebo N3 a jejich přípojně vozidlo kategorie O3 nebo O4, za předpokladu, že jsou zapsána v registru silničních vozidel v České republice. (Zákon České národní rady č. 16/1993 Sb., o dani silniční, ve znění pozdějších předpisů)

Popis kategorií zdanitelných vozidel: viz příloha vyhlášky č. 341/2014 sb.

Zdanitelným vozidlem není silniční vozidlo, které má přidělenou zvláštní registrační značku podle zákona upravujícího podmínky provozu vozidel na pozemních komunikacích. Dále vozidlo kategorie N podkategorie vozidlo zvláštního určení nebo terénní vozidlo zvláštního určení a přípojně vozidlo kategorie O s kódem druhu karoserie DA. (Zákon České národní rady č. 16/1993 Sb., o dani silniční, ve znění pozdějších předpisů)

Údaje o vozidle, podstatné pro zdanění, jsou uvedeny v technickém průkazu vozidla.

1.3.3. Osvobození od daně

Osvobozená vozidla od silniční daně jsou vozidla, která jsou veřejně prospěšná, jsou to například vozidla ozbrojených sil, integrovaných záchranných služeb nebo obecních služeb. (Taranda, 2020)

Dále jsou osvobozeny přívěsy, kde je jejich provozovatelem osoba platící silniční daň z tahače přívěsů druhu BD. Tehdy platí provozovatel silniční daň jen z tahačů z nejvyšší povolené hmotnosti celé soupravy. Osvobozený přívěs musí být uveden v daňovém přiznání. (Vančurová & Zídková, 2022)

1.3.4. Základ daně

Základ daně se dle zákona u této daně liší podle typu vozidla a je vyjádřen ve fyzických jednotkách, kde:

- u nákladních automobilů je to maximální povolená hmotnost v tunách a počet náprav
- u tahačů maximální povolená hmotnost jízdní soupravy v tunách a počet náprav
- u přípojných vozidel je to maximální povolená hmotnost v tunách bez ohledu na počet náprav

Pro určení, zda je vozidlo zdanitelné musíme tedy znát jeho kategorii a druh karoserie podle technického průkazu, která se řídí předpisem Evropské unie upravujícím schvalování motorových vozidel a jejich přípojných vozidel. (Vančurová & Zídková, 2022)

1.3.5. Sazba daně

Sazby daně jsou dány absolutními částkami, které jsou rozděleny podle druhu vozidel. Sazby jsou stanoveny v roční výši pro každé jedno vozidlo. (Vančurová & Zídková, 2022)

Následuje tabulka 1, která zobrazuje absolutní sazby daně kategorie N s kódem karoserie BA nebo BB.

Tabulka 1: Výše daně pro zdanitelné vozidlo kategorie N s kódem karoserie BA nebo BB

Počet náprav	Největší povolená hmotnost v tunách		Výše daně v Kč
	Nejméně	méně než	
2		12	0
	12	13	800
	13	14	2 300
	14	15	3 200
	15		7 200
3		15	0
	15	17	1 400
	17	19	2 900
	19	21	3 800
	21	23	5 800
	23		9 000
4 a více		23	0
	23	25	3 800
	25	27	6 000
	27	29	9 400
	29		14 000

Zdroj : (Informace k novele zákona o dani silniční, 2022)

Další tabulkou je absolutní výše daně pro zdanitelná vozidla kategorie N s kódem karoserie BC nebo BD.

Tabulka 2: Výše daně pro zdanitelné vozidlo kategorie N s kódem karoserie BC nebo BD:

Počet náprav	Největší povolená hmotnost jízdní soupravy v tunách		Výše daně v Kč
	Nejméně	méně než	
2		16	0
	16	18	400
	18	20	900
	20	22	2 000
	22	23	2 600
	23	25	4 600
	25	28	8 000
	28	31	8 700
	31	33	12 100
	33		18 400
3 a více		36	0
	36	38	11 800
	38	40	16 300
	40		24 200

Zdroj : (Informace k novele zákona o dani silniční, 2022)

Tabulka 3 obsahuje sazby daně pro vozidla kategorie O, tyto sazby se liší s maximální povolenou hmotností tohoto vozidla.

Tabulka 3: Výše daně pro zdanitelné vozidlo kategorie O:

Největší povolená hmotnost v tunách		Výše daně v Kč
Nejméně	méně než	
	12	0
12		3 600

Zdroj : (Informace k novele zákona o dani silniční, 2022)

1.3.6. Sleva na dani

Sleva na dani silniční se pojí s vozidly využívající se v kombinované dopravě, která se považuje za šetrnější k životnímu prostředí. (Taranda, 2020)

Kombinovanou dopravou se rozumí přeprava zboží v jedné přepravní jednotce nebo nákladním automobilu, přívěsu, návěsu s tahačem i bez tahače, který se využije také v železniční nebo vnitrozemské vodní dopravě, pokud železniční nebo vodní doprava přesáhne 100 km vzdušnou čarou a pokud počáteční a koncová přeprava na pozemní komunikaci je kratší než 150 km. (Taranda, 2020)

Pro vozidlo používané výlučně na přepravu k počáteční nebo konečné přepravě je sleva na dani 100 %. (Marková, 2023)

Sleva na dani silniční činí u zdanitelného vozidla, které uskuteční v kombinované dopravě ve zdaňovacím období:

- více než 120 jízd činí sleva 90 % výše daně pro toto vozidlo
- od 91 do 120 jízd činí sleva 75 % výše daně pro toto vozidlo
- od 61 do 90 jízd činí sleva 50 % výše daně pro toto vozidlo
- od 31 do 60 jízd činí sleva 25 % výše daně pro toto vozidlo

(Zákon České národní rady č. 16/1993 Sb., o dani silniční, ve znění pozdějších předpisů, b.r.)

1.3.7. Systém placení daně

Daň silniční se platí současně s podáním daňového přiznání, tj. k 31. lednu následujícího kalendářního roku po tom roce, za který se vyměřuje a následně platí silniční daň.

1.4. Vývoj silniční daně od roku 1992

Výběr z významných novel:

zákon č. 243/1994 Sb.

Tento zákon usnadnil placení záloh na silniční daň v průběhu zdaňovacího období a rozšířil oblast vozidel osvobozených od silniční daně. (Taranda, 2020)

zákon č. 143/1996 Sb.

Dle tohoto zákona byla snížena roční sazba u vozidel požívaných v zemědělské výrobě. (Taranda, 2020)

zákon č. 303/2000 Sb.

Zvýhodňuje prostředky dopravní techniky, které jsou ekologické a šetrnější k životnímu prostředí. (Taranda, 2020)

Zákon č. 246/2008 Sb.

Zpracovává nástroje stimulující pořízení vozidel s příznivými emisními parametry podnikateli. (Taranda, 2020)

zákon č. 299/2020 Sb.

V souvislosti s pandemií koronaviru tento zákon přinesl změnu sazby daně silničních vozidel a jejich přípojných vozidel převyšující nejvyšší povolenou hmotnost 3,5 tuny, u kterých se mění základ daně podle maximální povolené hmotnosti a počtu náprav a u těchto vozidel se mění i podmínky pro platbu záloh. (Taranda, 2020)

1.5. Silniční daň v sousedních státech

V různých zemích Evropské unie se silniční daň posuzuje různě. Některé země mají podobné způsoby zdanění jako v České republice, zatímco jiné ji spíše považují za ekologickou daň. V některých zemích není zdanění vozidel příliš podrobně zpracované.

1.6. Německo

Daň z motorových vozidel v Německu je ekologicky orientovaný typ daně, který má podporovat využívání alternativních energií v oblasti osobní a nákladní dopravy.

Právní předpisy týkající se daně z motorových vozidel je zákon o dani z motorových vozidel (KraftStG) a prováděcí vyhláška k dani z motorových vozidel (KraftStDV).

1.6.1.1. Poplatník daně

Poplatníkem daně z motorových vozidel v Německu je podle tohoto zákona osoba, na kterou je v Německu vozidlo registrováno, v případě vozidla registrované mimo území Německa je osoba používající toto vozidlo v Německu nebo v případě neoprávněného využívání vozidla je poplatníkem ten, kdo vozidlo neoprávněně užívá.

1.6.1.2. Předmět daně

Předmětem daně jsou všechna, která podléhají německému registračnímu systému nebo za určitých podmínek zahraniční vozidla.

1.6.1.3. Osvobození od daně

Od daně jsou podle zákona zahraniční vozidla, která se využívají na území Německa dočasně, dále elektromobily při první registraci od 18. května 2011 až 31. prosince 2025 po dobu deseti let od první registrace a však nejpozději do 31. prosince 2030. (KraftStG 2002, 2020)

1.6.1.4. Základ daně

Základ daně se s druhem vozidla liší u motocyklů je to objem zdvihového motoru v kubických centimetrech (cm³). U automobilů je více kritérií v závislosti na datu první registrace, u vozů s datem první registrace do 30. června 2009 jsou kromě data první registrace je rozhodující typ pohonu, objem motoru a emisní klíč nebo emisní třída. U vozů s počáteční registrací od 1. července 2009 je rozhodující typ pohonu, objem motoru a hodnota CO₂.

U užitkových vozidel do 3 500 kilogramů je základem pro zdanění celková hmotnost v kilogramech. Užitková vozidla s přípustnou celkovou hmotností vyšší než 3 500 kilogramů se zdaňují podle třídy znečišťujících látek/hluku a za každých 200 kilogramů celkové přípustné hmotnosti.

Pro vintage SPZ a červené SPZ pro opakované použití je tato daň paušální, nezdaňuje se zde vlastnictví vozidla, ale přidělení odpovídající registrační značky registračními orgány.

1.6.1.5. Sazba daně

Sazba daně pro motocykly je 1,84 eur za každých 25 kubických centimetrů (cm³) zdvihového objemu nebo jeho části.

U vozů s datem první registrace do 30. června 2009

U osobních vozů s benzínovým a naftovým motorem je daň v závislosti na emisích škodlivin za 100 cm³ zdvihového objemu.

Tabulka 4: Sazba daně u osobních vozů do 30. června 2009 s benzínovým a naftovým motorem (Německo)

Emise znečišťujících látek podle úrovně výfukových plynů	Benzínový motor	Diesellový Motor
Euro-3 a lepší (limitní hodnoty do 2,5 t)	6,75 eur	15,44 eur
Euro-2	7,36 eur	16,05 eur
Euro-1	15,13 eur	27,35 eur
Euro-0 (dříve bez zákazu jízdy s ozónem)	21,07 eur	33,29 eur
Euro-0 (ostatní)	25,36 eur	37,58 eur

Zdroj: (KraftStG 2002, 2020); Vlastní zpracování

Tabulka 5: Sazba daně u osobních vozů do 30. června 2009 s motory Wankel (Německo)

Celková hmotnost v kilogramech	Sazba daně v eurech za 200 kilogramů celkové hmotnosti
až 2000	11,25
nad 2000 až 3000	12,02
nad 3000 až 3500	12,78

Zdroj: (KraftStG 2002, 2020); Vlastní zpracování

Daň se vztahuje na vozy s benzínovým a Wankelovým motorem, které byly poprvé zaregistrovány mezi 1. červencem 2009 a 31. prosincem 2020 tato daň je pro tyto vozy 2,00 eur základní částka za 100 cm³ zdvihového objemu a 2,00 eur množství závislé na CO₂ za g/km.

U aut s diesellovým motorem je daň 9,50 eur základní částka za 100 cm³ zdvihového objemu a 2,00 eur množství závislé na CO₂ za g/km. (KraftStG 2002, 2020)

V závislosti na datu první registrace vozidla zůstává část hodnoty CO₂ osvobozena od daně. Při první registraci do 31. prosince 2011 zůstává 120 g/km bez daně, pro první registraci od 1. ledna 2012 je tato hodnota snížena na 110 g/km a pro první registraci od 1. ledna 2014 na 95 g/km. (KraftStG 2002, 2020)

Od 1. ledna 2021 daňové sazby zvyšující se v šesti fázích vztahovat na vozy s první registrací, což bude daň více zakládat na hodnotě CO₂.

Tabulka 6: Část sazby daně u osobních vozů od 1. ledna 2021 (Německo)

Úroveň	Hodnota testu CO ₂ (WLTP) v g/km	Sazba daně v eurech za g/km
1	přes 95 až 115	2,00
2	přes 115 až 135	2,20
3	přes 135 až 155	2,50
4	přes 155 až 175	2,90
5	přes 175 až 195	3,40
6	přes 195	4,00

Zdroj: (KraftStG 2002, 2020); Vlastní zpracování

Výsledné jednotlivé částky příslušných úrovní se sečtou a výsledkem je celková výše části daně související s CO₂.

Vyměření části daně související s objemem motoru činí podle zákona pro vozy s benzínovým a Wankelovým motorem 2,00 eur za 100 cm³ zdvihového objemu a pro vozy s dieselovým motorem 9,50 eur za 100 cm³ zdvihového objemu.

Pojem lehká vozidla zahrnuje tzv. čtyřkolky, buginy, tříkolky a podobná vozidla.

Výše daně se liší v závislosti na emisích škodlivin a závisí také na zdvihovém objemu a typu pohonu (benzínový nebo naftový motor). Za každých 100 cm³ zdvihového objemu nebo jeho části to může být 21,07 eur nebo 25,36 eur u vozidel se zážehovým motorem a 33,29 eur nebo 37,58 eur u vozidel se vznětovým motorem.

Mobilní domy primárně podléhají zdanění podle hmotnosti. Výše daně se navíc odvíjí od emisní třídy. Sazby daně jsou široké a v závislosti na emisní třídě se pohybují od 10,00 eur do 40,00 eur za 200 kilogramů celkové hmotnosti.

U užitkových vozidel s přípustnou celkovou hmotností do 3 500 kilogramů se sazba liší s každými 200 kilogramy celkové hmotnosti vztahují následující sazby daně

Tabulka 7: Sazba daně u užitkových vozidel do 3,5 tuny (Německo)

Celková hmotnost v kilogramech	Sazba daně v eurech za 200 kilogramů celkové hmotnosti		
do 2000	11,25		
od 2000 do 3000	12,02		
od 3000 do 3500	12,78		

Zdroj: (KraftStG 2002, 2020); Vlastní zpracování

Užitková vozidla s přípustnou celkovou hmotností vyšší než 3 500 kilogramů se zdaňují podle třídy znečišťujících látek/hluku a za každých 200 kilogramů celkové přípustné hmotnosti.

Tabulka 8: Sazba daně pro vozidla s maximální celkovou hmotností nad 3,5 tuny (Německo)

Celková hmotnost v kilogramech	Sazba daně v eurech za 200 kilogramů celkové hmotnosti, pro vozidla emisní třídy S1	Sazba daně v eurech za 200 kilogramů celkové hmotnosti, pro vozidla emisní třídy S2 a lepší	Sazba daně v eurech za 200 kilogramů celkové hmotnosti, pro vozidla Třídy hluku G1	Sazba daně v eurech za 200 kilogramů celkové hmotnosti, pro vozidla nesplňující předchozí požadavky
od 2000	6,42	6,42	9,64	11,25
od 2000 do 3000	6,88	6,88	10,3	12,02
od 3000 do 4000	7,31	7,31	10,97	12,78
od 4000 do 5000	7,75	7,75	11,61	13,55
od 5000 do 6000	8,18	8,18	12,27	14,32
od 6000 do 7000	8,62	8,62	12,94	15,08
od 7000 do 8000	9,36	9,36	14,03	16,36
od 8000 do 9000	10,07	10,07	15,11	17,64
od 9000 do 10 000	10,97	10,97	16,44	19,17
od 10 000 do 11 000	11,84	11,84	17,74	20,71
od 11 000 do 12 000	13,01	13,01	19,51	22,75
od 12 000 do 13 000	14,32	14,32	21,47	25,05
od 13 000 do 14 000	15,77	14,32	23,67	27,61
od 14 000 do 15 000	26	14,32	39,01	45,5
15 000 a více	36,23	14,32	54,35	63,4

Zdroj: (KraftStG 2002, 2020); Vlastní zpracování

Sazby daně uvedené v tabulce 8 mají své maximální celkové částky a to, u emisní třídy S1 914 EUR, u emisní třídy S2 a lepší 556 EUR, u třídy hluku G1 1 425 EUR a u ostatních vozidel 1 681 EUR.

Prívěsy motorových vozidel jsou rovněž zdaněny podle hmotnosti. Výše daně je podle zákona 7,46 eur za 200 kilogramů celkové hmotnosti, maximálně však 373,24 eur celkem.

Roční daň je podle zákona paušální sazba za vintage SPZ a červené SPZ pro opakované použití jsou 46,02 eur pro motocykly a 191,73 eur pro všechna ostatní motorová vozidla a přívěsy.

1.6.1.6. Sleva na dani

Sleva na dani pro tuto daň vyloženě není, ale využívá se vrácení daně při přepravě vozidel po železnici, kde se daň vrací na základě písemné žádosti za období dvanácti měsíců, počítáno od počátku platebního období.

Podle zákona je pro vozidlo, které bylo použité při kombinované dopravě po železnici, tato vratka závislá na počtu jízd:

- Více než 124 jízd je vratka 100 % z částky daně
- Více než 93 jízd je vratka 75 % z částky daně
- Od 62 do 94 jízd je vratka 50 % z částky daně
- Od 62 do 31 jízd je vratka 25 % z částky daně

Je-li ujetá vzdálenost po železnici delší než 400 kilometrů, započítává se jízda dvakrát, je-li vzdálenost po železnici delší než 800 kilometrů, započítává se jízda třikrát. (KraftStG 2002, 2020)

1.6.1.7. Systém placení daně

Splatnost daně z motorových vozidel je uvedena v příslušném daňovém výměru. Záleží na datu registrace (registrace) jednotlivého vozidla v silničním provozu. Okamžikem registrace vozidla vzniká daň z motorových vozidel a vzniká daňová povinnost.

Daň musí být zaplacená předem na období jednoho roku celnímu úřadu.

Je-li roční daň vyšší než 500 eur, lze daň platit i za období půl roku a je-li roční daň vyšší než 1 000 eur, i za čtvrt roku. V těchto případech je daň, pokud se platí pololetně, polovina roční

daně plus příplatek 3 procenta, pokud se platí čtvrtletně, čtvrtina roční daně plus přírůžka 6 procent. (KraftStG 2002, 2020)

1.7. Polsko

V Polsku se silniční dani podobá daň z dopravních prostředků, která se považuje spíše jako místní poplatek.

1.7.1.1. Poplatník daně

Je fyzická nebo právnická osoba, která které vlastní vozidlo registrované v Polsku nebo držitelé dopravních prostředků registrovaných v Polsku, svěřených zahraniční fyzickou nebo právnickou osobou polskému subjektu. (*Podatek od środków transportowych*, 2024)

1.7.1.2. Předmět daně

Předmětem daně jsou motorová vozidla, tahače přívěsy a návěsy s maximální povolenou hmotností nad 3,5 tuny a autobusy.

1.7.1.3. Osvobození od daně

Osvobozena jsou vozidla požívána výhradně v zemědělské činnosti

1.7.1.4. Základ daně

Základem daně je pro tuto daň počet náprav a maximální povolená hmotnost v tunách, dále u autobusů to je počet sedadel, kromě sedadla řidiče.

1.7.1.5. Sazba daně

Sazby daně jsou stanoveny radou obce pro daný rok. Tyto sazby se mohou lišit v závislosti na roce vozidla, počtu sedadel a vlivu vozidla na životní prostředí. (*Podatek od środków transportowych*, 2024)

Ministerstvo financí pro obce zveřejňuje minimální a maximální částky, které fungují jako orientační intervaly pro výběr této daně.

Pro nákladní vozidlo s celkovou povolenou hmotností nad 3,5 tuny a do 12 tun kde, nad 3,5 tuny do 5,5 tuny včetně sazba činí 1 173,19 PLN, nad 5,5 tuny do 9 tun včetně 1 957,12 PLN, nad 9 tun, ale pod 12 tun 2 348,52 PLN .

Pro nákladní vozidlo s celkovou povolenou hmotností rovnou nebo vyšší než 12 tun je maximální daňová sazba 4 481,57 PLN a minimální hranice v závislosti na počtu náprav, celkové maximální hmotnosti vozidla a typu odpružení v tabulce níže.

Tabulka 9: minimální daňová sazba pro nákladní vozidla (Polsko)

Počet náprav a celková povolená hmotnost (v tunách)		Minimální daňová sazba (v PLN)	
ne méně než	Méně než	silniční náprava(y) se vzduchovým odpružením nebo odpružením uznaným jako ekvivalentní	jiné systémy odpružení náprav
Dvě osy			
12	13	0	146,51
13	14	146,51	404,88
14	15	404,88	570,39
15	16	570,39	1290,78
Tři osy			
12	17	146,51	254,84
17	19	254,84	522,74
19	21	522,74	678,75
21	23	678,75	1045,46
23	25	1045,46	1625,35
25		1045,46	1625,35
Čtyři osy a více			
12	25	678,75	688,28
25	27	688,28	1074,04
27	29	1074,04	1705,12
29	31	1705,12	2529,10
31		1705,12	2529,10

Zdroj : (Podatek od środków transportowych, 2024); Vlastní zpracování

Pro nákladní automobil nebo zátěžový tahač uzpůsobený k použití společně s návěsem nebo přívěsem s celkovou povolenou hmotností jízdní soupravy od 3,5 tuny do 12 tun je sazba této daně 2 739,90 PLN .

Pro nákladní automobil nebo zátěžový tahač uzpůsobený k použití společně s návěsem nebo přívěsem s celkovou povolenou hmotností jízdní soupravy rovnou nebo vyšší než 12 tun, do 36 tun včetně je sazba této daně 3 463,95 PLN, nad 36 tun 4 481,57 PLN .

Za předpokladu, že v závislosti na počtu náprav, celkové povolené hmotnosti vozidla a typu odpružení nemohou být sazby daně nižší než částky uvedené v tabulce níže.

Tabulka 10: minimální daňová sazba jízdní soupravy tahač + návěs, zátěžový tahač + přívěs (Polsko)

Počet náprav a celková povolená hmotnost jízdní soupravy: tahač + návěs, zátěžový tahač + přívěs (v tunách)		Minimální daňová sazba (v PLN)	
ne méně než	Méně než	silniční náprava(y) se vzduchovým odpružením nebo odpružením uznaným jako ekvivalentní	jiné systémy odpružení náprav
Dvě osy			
12	18	0	39,32
18	25	273,92	495,37
25	31	577,53	947,85
31		1456,27	1998,03
Tři osy			
12	40	1284,82	1776,57
40		1776,57	2627,92

Zdroj : (Podatek od środków transportowych, 2024); Vlastní zpracování

Pro přívěsy nebo návěsy, které mají spolu s motorovým vozidlem celkovou povolenou hmotnost 7 tun a méně než 12 tun, s výjimkou těch, které se týkají výhradně zemědělské činnosti vykonávané zemědělským poplatníkem - 2 348,52 PLN .

U přívěsů nebo návěsů , které mají společně s motorovým vozidlem celkovou přípustnou hmotnost 12 tun nebo vyšší, s výjimkou těch, které souvisejí výhradně se zemědělskou činností vykonávanou poplatníkem zemědělské daně, do 36 tun včetně je tato sazba 2 739,90 PLN, nad 36 tun 3 463,95 PLN za předpokladu, že v závislosti na počtu náprav, celkové povolené hmotnosti vozidla a typu odpružení nemohou být sazby daně nižší než částky uvedené v tabulce

Tabulka 11: minimální daňová sazba jízdní soupravy návěs/přívěs + motorové vozidlo (Polsko)

Počet náprav a celková povolená hmotnost jízdní soupravy: návěs/přívěs + motorové vozidlo (v tunách)		Minimální daňová sazba (v PLN)	
ne méně než	Méně než	silniční náprava(y) se vzduchovým odpružením nebo odpružením uznaným jako ekvivalentní	jiné systémy odpružení náprav
Jedna osa			
12	18	0	26,25
18	25	183,40	329,86
25		329,86	578,72
Dvě osy			
12	28	216,76	319,16
28	33	632,30	876,40
33	38	876,40	1331,25
38		1184,79	1752,77
Tři osy a více			
12	38	697,80	971,63
38		971,63	1320,54

Zdroj : (Podatek od środków transportowych, 2024); Vlastní zpracování

Na autobus, v závislosti na počtu sedadel kromě sedadla řidiče. U autobusů, kde je méně než 22 míst je tato sazba 2 773,16 PLN, 22 nebo více míst 3 506,02 PLN .

1.7.1.6. Sleva na dani

Sleva jako taková v této dani neexistuje, ale dá se vrátit až 100 % této daně.

Vrácení daně ze silniční dopravy je možné, pokud k provádění kombinované přepravy v rámci Polska jsou použity dopravní prostředky kromě autobusů, vzniká nárok na vrácení daně zaplacené z těchto prostředků.

Výše vratky daně z dopravních prostředků se stanoví na základě počtu jízd s nákladem nebo bez nákladu uskutečněných dopravním prostředkem v železniční dopravě v daném zdaňovacím období podle zákona takto:

- od 100 jízd a více - 100 % roční částky daně
- od 70 do 99 cest včetně – 75 % z roční částky daně
- od 50 do 69 cest včetně – 50 % z roční částky daně
- od 20 do 49 cest včetně – 25 % z roční částky daně

1.7.1.7. Systém placení daně

Daňové přiznání k dani z vozidla musíte podat do 15. února každého zdaňovacího roku. Tato daň je splatná ve dvou splátkách a to 1. splátku do 15. února zdaňovacího období a 2. splátku do 15. září každého zdaňovacího roku. Daňové přiznání se odevzdává buď osobně, dopisem nebo elektronicky obecnímu úřadu, kde je osoba povinna k tomuto přiznání evidována. (*Podatek od środków transportowych, 2024*)

1.8. Rakousko

Daň z vozidel se vybírá za všechna rakouská vozidla a za všechna zahraniční vozidla registrovaná v Rakousku. Základem zdanění je objem válců pro motocykly a výkon v koních pro všechna ostatní vozidla (s prvky emisí CO₂, které jsou implementovány od roku 2020). Pro vozidla přesahující 3,5 tuny je relevantní hrubá hmotnost vozidla. Pro osobní automobily, kombi a motocykly podléhající povinnému ručení – platné od 1. ledna 1997 pro všechna vozidla s hrubou hmotností pod 3,5 tuny – je vybírána "Daň z pojištění podle motoru" (Motorbezogene Versicherungssteuer), zatímco daň z vozidel (Kraftfahrzeugsteuer) se vztahuje na všechna ostatní vozidla. (*ACEA Tax Guide, 2022*)

Nejpodobnější české silniční dani je právě daň motorových vozidel.

1.8.1.1. Poplatník daně

Poplatníkem této daně je osoba, na kterou je motorové vozidlo registrováno.

1.8.1.2. Předmět daně

Předmětem této daně jsou motorová vozidla s maximální povolenou celkovou hmotností vozidla vyšší než 3,5 tuny, přívěsy s maximální přípustnou celkovou hmotností vyšší než 3,5 tuny a traktory a motorové vozíky, bez ohledu na jejich maximální přípustnou celkovou hmotnost.

1.8.1.3. Osvobození od daně

Osvobození od daně platí pouze v případě, že je motorové vozidlo používáno výhradně nebo převážně pro zvýhodněný účel, což znamená, že motorové vozidlo musí být využíváno z více než 80 % pro zvýhodněný účel.

Motorová vozidla osvobozena od této daně jsou vozidla záchranných složek, autobusy a vozidla taxislužeb, diplomatická vozidla, vozidla osob zdravotně postižených používaná k jejich převozu, dále vozidla používaná k zemědělských a lesnických provozech a vozidla s nulovou produkcí CO₂.

1.8.1.4. Základ daně

Základem daně je pro tuto daň nejvyšší povolená hmotnost v tunách.

1.8.1.5. Sazba daně

Měsíční sazby daně z motorových vozidel pro vozidla nad 3,5 tuny jsou pro motorová vozidla s největší povolenou celkovou hmotností vyšší než 3,5 tuny a do 12 tun 1,55 EUR za každou tunu největší povolené celkové hmotnosti, nejméně 15 eur. U motorových vozidel s největší povolenou celkovou hmotností vyšší než 12 tun až do 18 tun 1,70 EUR za každou tunu nejvyšší povolené celkové hmotnosti, pro motorová vozidla s největší povolenou celkovou hmotností vyšší než 18 tun 1,90 EUR za každou tunu největší povolené celkové hmotnosti, maximálně 80 EUR, pro přívěsy maximálně 66 EUR. (Bundesrecht konsolidiert: Gesamte Rechtsvorschrift für Kraftfahrzeugsteuergesetz 1992, 2024)

1.8.1.6. Sleva na dani

Sleva na dani je podle zákona pro vozidla, která minimálně jednou za měsíc přepravována kombinovaně po železničních tratích, 15 % z celkové částky daně pro toto vozidlo.

1.8.1.7. Systém placení daně

Podle zákona daňová povinnost vzniká na konci kalendářního čtvrtletí. Splatnou daň za příslušné kalendářní čtvrtletí si daňový dlužník musí vypočítat sám a zaplatit finančnímu úřadu do 15. dne kalendářního měsíce následujícího po kalendářním čtvrtletí.

Daňové přiznání za motorová vozidla se podává za každý uplynulý kalendářní rok na finanční úřad do 31. března následujícího kalendářního roku.

1.9. Slovensko

Ve Slovenské republice je platný velmi podobný zákon jako v České republice silniční daň, který upravuje „Zákon č. 361/2014 Z. z., Zákon o dani z motorových vozidiel“

1.9.1.1. Poplatník daně

Poplatníkem této daně je podle zákona právnická nebo fyzická osoba, která je držitelem vozidla zapsaná v dokladu vozidla, dále osoba, která má v dokladu vozidla zapsanou svou organizační složku jako držitele nebo která používá vozidlo k podnikání, jehož držitel je zapsán v dokladu vozidla jako osoba zemřelá, zaniklá nebo zrušená, nebo osoba, která vozidlo nepoužívá k podnikání

Poplatníkem je také zaměstnavatel, který zaměstnanci vyplácí cestovní náhrady za použití motorového vozidla, které není používáno k podnikání.

1.9.1.2. Předmět daně

Předmětem daně jsou vozidla motorová a přípojná kategorie L, M, N, O, která jsou skutečně používána k podnikání nebo se na tyto vozidla uplatňují výdaje spojené s používáním vozidla.

1.9.1.3. Osvobození od daně

Od daně jsou osvobozená vozidla konzulátních úřadů a diplomatických misí, dále vozidla integrovaných záchranných složek, vozidla požívané výhradně v zemědělské nebo lední výrobě.

1.9.1.4. Základ daně

Základem daně u vozidla kategorie L, M a N, jehož jediným zdrojem energie je elektřina, je výkon motoru v kW, u osobního vozidla a u vozidla, které má méně než 4 kola a čtyřkolek je zdvihový objem válců motoru v cm³ uvedený v dokladu, u užitkových vozidel a autobusů je maximální povolená hmotnost v tunách a počet náprav.

1.9.1.5. Sazba daně

Sazba daně pro vozidlo kategorie L, M a N, jehož jediným zdrojem energie je elektřina činí 0 EUR/kW.

Sazby daně pro osobní automobily, které jsou na základě objemu motoru jsou uvedené v tabulce 12.

Tabulka 12: Sazba daně pro osobní vozidla (Slovensko)

Zdvihový objem válců motoru v cm ³		Roční sazba daně v eurech
Nad	do (včetně)	
	150	50
150	900	62
900	1 200	80
1 200	1 500	115
1 500	2 000	148
2 000	3 000	180
3 000		218

Zdroj: (Zákon č. 361/2014 Z. z., Zákon o dani z motorových vozidiel, 2020)

V tabulce 13 jsou uvedené sazby daně pro užitková vozidla kromě autobusů tahačů a návěsů tyto sazby jsou podle počtu náprav a maximální přípustné hmotnosti.

Tabulka 13: Užitková vozidla kromě tahačů návěsů a autobusů (Slovensko)

Počet náprav	Celková hmotnost nebo nejvyšší technicky přípustná celková hmotnost v tunách		Roční sazba daně v eurech
	nad	Do	
1 nebo 2 nápravy		1	74
	1	2	133
	2	4	212
	4	6	312
	6	8	417

	8	10	518
	10	12	620
	12	14	777
	14	16	933
	16	18	1 089
	18	20	1 252
	20	22	1 452
	22	24	1 660
	24	26	1 862
	26	28	2 075
	28	30	2 269
	30		2 480
3 nápravy		15	566
	15	17	673
	17	19	828
	19	21	982
	21	23	1 144
	23	25	1 295
	25	27	1 452
	27	29	1 599
	29	31	1755
	31	33	1 964
	33	35	2 172
	35	37	2 375
	37	40	2 582
	40		2 790
4 a více náprav		do 23	721
	nad 23	do 25	877
	nad 25	do 27	1 033
	nad 27	do 29	1 189
	nad 29	do 31	1 337
	nad 31	do 33	1 548
	nad 33	do 35	1755
	nad 35	do 37	1 968
	nad 37	do 40	2 172
	nad 40		2 375

Zdroj: (Zákon č. 361/2014 Z. z., Zákon o dani z motorových vozidiel, 2020)

V následující tabulce je sazba daně na základě maximální povolené hmotnosti a počtu náprav pro tahače a návěsy.

Tabulka 14: Užitková vozidla – tahače a návěsy (Slovensko)

Počet náprav	Celková hmotnost nebo největší technicky přípustná celková hmotnost v tunách		Roční sazba daně v eurech
	Nad	do	
1 nebo 2 nápravy		8	312
	8	10	417
	10	12	518
	12	14	620
	14	16	777
	16	18	933
	18	20	1 089
	20	22	1252
	22	24	1452
	24	26	1 660
	26	28	1 862
3 nápravy	28	30	2 075
	30		2 269
		17	566
	17	19	673
	19	21	828
	21	23	982
	23	25	1 144
	25	27	1295
	27	29	1452
	29	31	1 599
	31	33	1755
4 a více náprav	33	35	1 964
	35	37	2 172
	37	40	2 375
	40		2 582
		25	721
	25	27	877
	27	29	1 033
	29	31	1 189
31	33	1 337	
33	35	1 548	
35	37	1755	
37	40	1 968	
40		2 172	

Zdroj: (Zákon č. 361/2014 Z. z., Zákon o dani z motorových vozidiel, 2020)

1.9.1.6. Sleva na dani

Sazba daně Při výpočtu daňové povinnosti je nutné upravit roční sazbu daně, která je závazně stanovena a rozdělena pro osobní a užitková vozidla v návaznosti na základ daně, nejprve podle počtu měsíců, které uplynuly od měsíce první registrace vozidla na Slovensku.

Roční sazba daně podle § 6 se pro vozidla kategorie L, M1, N1, N2, O1 až O3

- sníží o 25 % během prvních 36 kalendářních měsíců, počínaje měsícem první evidence vozidla,
- sníží o 20 % během následujících 36 kalendářních měsíců,
- sníží o 15 % během následujících dalších 36 kalendářních měsíců,
- použije během následujících 36 kalendářních měsíců po uplynutí součtu počtu kalendářních
- zvýší o 10 % během následujících 12 kalendářních měsíců po uplynutí součtu počtu kalendářních měsíců
- zvýší o 20 % po uplynutí součtu počtu kalendářních měsíců

Roční sazba daně podle § 6 se pro užitková vozidla kategorie M2, M3 a N3

- sníží o 50 % během prvních 36 kalendářních měsíců, počínaje měsícem první evidence vozidla,
- sníží o 40 % během následujících 36 kalendářních měsíců,
- sníží o 30 % během následujících dalších 36 kalendářních měsíců
- sníží o 20 % během následujících 36 kalendářních měsíců po uplynutí součtu počtu kalendářních měsíců
- sníží o 10 % během následujících 12 kalendářních měsíců po uplynutí součtu počtu kalendářních měsíců

Výjimkou jsou užitková vozidla kategorie O4, u kterých se roční sazba daně paušálně sníží o 60 % bez ohledu na stáří vozidla. Následně lze takto upravenou (sníženou nebo zvýšenou) sazbu daně dále snížit o 50 % v závislosti na typu provozu vozidla. Toto dodatečné snížení se vztahuje

na hybridní motorová a hybridní elektrická vozidla, vozidla na stlačený nebo zkapalněný zemní plyn (CNG nebo LNG) a vozidla na vodíkový pohon. Nárok na další snížení sazby daně o 50 % mají poplatníci také v případě použití vozidla v kombinované dopravě alespoň 60krát v daném zdaňovacím období.

Je-li překonána vzdálenost po železnici na území České republiky delší než 250 km, taková kombinovaná přeprava se za účelem snížení sazby daně započítá dvakrát.

1.9.1.7. Systém placení daně

Daňové přiznání za příslušné zdaňovací období se podává správci daně do 31. ledna po uplynutí tohoto zdaňovacího období.

Posledním dnem lhůty pro podání daňového přiznání je daň splatná.

2 Metodika

Tato práce se zaměřuje na analýzu silniční daně v České republice ve srovnání s okolními státy.

Cílem je komparace daní a poplatků z užití motorových vozidel v České republice a jejích sousedních státech.

Pro dosažení tohoto cíle bude využita metoda shlukové analýzy, která umožní státy třídit podle klíčových ukazatelů. Pro to, aby byly výsledky shlukové analýzy relevantní je nutné získat alespoň tři klíčové informace.

Důležitými faktory pro analýzu budou podíl silniční daně na celkovém daňovém mixu země, dílčí daňová kvóta silniční daně vzhledem k hrubému domácímu produktu a daňový příjem silniční daně na obyvatele. Shluková analýza bude provedena pro roky 2012, 2020 a 2021.

Data budou získána z Eurostatu, OECD a národních statistických úřadů, a to pro období 2012–2022. Tyto data jsou z důvodu co nejnižší možnosti chyby v Amerických dolarech (USD), nejsou tedy převáděna autorem, ale již u výše zmíněných zdrojů.

Pro vypočtení průměrných hodnot jednotlivých ukazatelů pro skupiny států budou použity prosté aritmetické průměry.

Pro doplnění kontextu tématu budou také zahrnuty informace o počtu nákladních vozidel nad 3,5 tuny s různými typy pohonu ve vybraných státech.

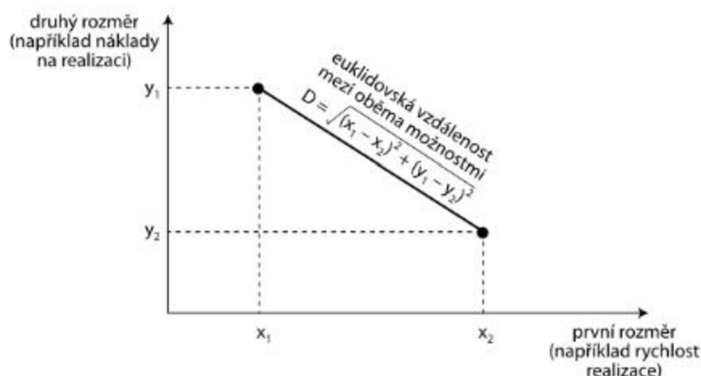
2.1. Shluková analýza

Shluková analýza, představená poprvé Tryonem v roce 1939, je metodou zkoumající způsoby, jak seskupovat data s podobnými vlastnostmi do shluků. Jejím cílem je organizovat data do smysluplných struktur, přičemž se inspiruje tvorbou taxonomií. Tato analytická technika slouží k třídění různých objektů do shluků tak, aby objekty uvnitř jednoho shluku byly co nejpodobnější, zatímco odlišnosti mezi objekty mimo tento shluk jsou maximalizovány. (Kučera, 2008)

Shluk je pak definován jako skupina objektů, které si jsou navzájem podobné, přičemž se odlišují od objektů nepatřících do této skupiny.

Euklidovská vzdálenost nebo také zvaná geometrická metrika je základní metrickou měrou, která slouží k určení vzdálenosti mezi objekty v prostoru (viz obrázek 1). Je podobná Pythagorově větě, která vypočítává délku přepony pravouhlého trojúhelníka. Tato metoda bere v úvahu rozdíly mezi hodnotami vstupních proměnných (což lze řešit standardizací) a má také problém s tzv. "double zero" situací, kdy jsou obě hodnoty vstupních proměnných nulové. Jednou z charakteristik této metody je absence horní hranice hodnot.

Obrázek 1: Euklidovská vzdálenost ve dvourozměrném prostoru



Zdroj: (Plamínek, 2008)

Algoritmy shlukové analýzy se dělí na hierarchické a nehierarchické. V této studii jsou používány hierarchické algoritmy, které jsou dále rozdělovány na divizní a aglomerativní. Při aglomerativním přístupu je každý prvek vstupní množiny považován za samostatný shluk, který je postupně slučován s ostatními shluky, až vznikne jeden shluk obsahující všechny prvky původní množiny. Tento proces spojování shluků tvoří základní kámen aglomerativních hierarchických algoritmů v této práci.

Pro tuto práci je využívána metoda průměrné vazby, kde je pravidlem slučování vážený průměr skupin dvojic. Pro tuto metodu shluky s nejnižší průměrnou vzdáleností jsou považovány za nejpodobnější. Výsledný dendrogram připomíná strom vytvořený metodou nejbližšího souseda, avšak spojení probíhá na základě větších vzdáleností.

Pro detailnější zkoumání rozdílů mezi jednotlivými shluky států je využit prostý aritmetický průměr, který patří mezi neznámější a nejpoužívanější typy průměrů. Tento průměr je spočítán jako součet všech hodnot v dané skupině, dělený počtem těchto hodnot. Je to užitečný nástroj

pro porovnání celkového trendu nebo hodnoty mezi různými datovými sadami. Použití aritmetického průměru nám umožňuje lépe porozumět charakteristikám jednotlivých shluků a odhalit případné významné rozdíly mezi nimi.

3 Shluková analýza ekonomických dopadů silniční daně

V této části práce jsou detailně popsány a analyzovány tři ukazatele týkající se silniční daně a jejich obdoba v okolních zemích, které jsou použity jako vstupní data pro následnou shlukovou analýzu. Data pro tyto ukazatele byla získána z Eurostatu a OECD a pokrývají období deseti let od roku 2012 do roku 2022.

Na základě hodnot těchto ukazatelů za roky 2012, 2021 a 2022 byla provedena shluková analýza. Výstupem této analýzy jsou tři dendrogramy, z nichž každý reprezentuje jeden zkoumaný rok. Dendrogramy poskytují vizuální reprezentaci shlukové struktury a umožňují interpretaci vztahů mezi jednotlivými zeměmi na základě podobnosti jejich ukazatelů týkajících se silniční daně.

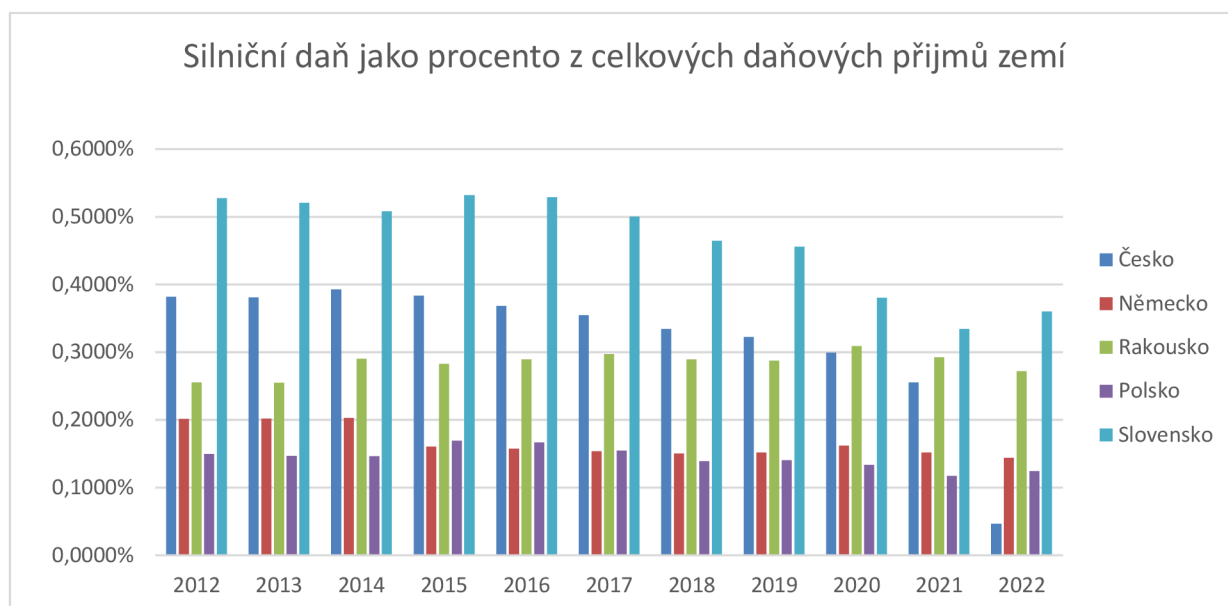
3.1. Podíl silniční daně v daňovém mixu

Jeden z tří ukazatelů použitých v shlukové analýze je podíl silniční daně na celkovém daňovém mixu. Tento ukazatel vyjadřuje, jaká část daňových příjmů dané země pochází ze silniční daně v porovnání s ostatními daňovými příjmy.

V Příloze 2. jsou zobrazeny příjmy ze silniční daně v amerických dolarech za období od roku 2012 do roku 2022.

Hodnoty podílů silniční daně v daňovém mixu pro období od roku 2012 do roku 2022 jsou k dispozici pro Českou republiku a její okolní státy vyjádřeny v procentech v grafu níže. Tyto hodnoty pro jednotlivé roky jsou uvedeny v Příloze č. 3.

Graf 2: Procentuální podíl silniční daně na celkových daňových příjmech zemí



Zdroj: Eurostat; vlastní zpracování

Na grafu výše zobrazujícím podíl silniční daně v procentech na daňových mixech je zřejmé, že největší hodnotu má Slovensko, kde tato hodnota přesahovala až 0,532 % až do roku 2016, kde nabrala klesající trend, který se však obrátil po roce 2021 zapříčiněním změnou sazeb.

Česká republika má klesající trend od roku 2014, ale největším skokem je z roku 2021 na 2022, tento skok byl z 0,255 % až na hodnotu 0,047 % a způsobilo ho osvobození osobních automobilů od této daně. Zbývající státy vykazují poměrně stabilní procentuální podíl silniční daně v daňovém mixu, a to Rakousko od 0,25% do 0,29 % a Německo a Polsko od 0,20 % do 0,12 %.

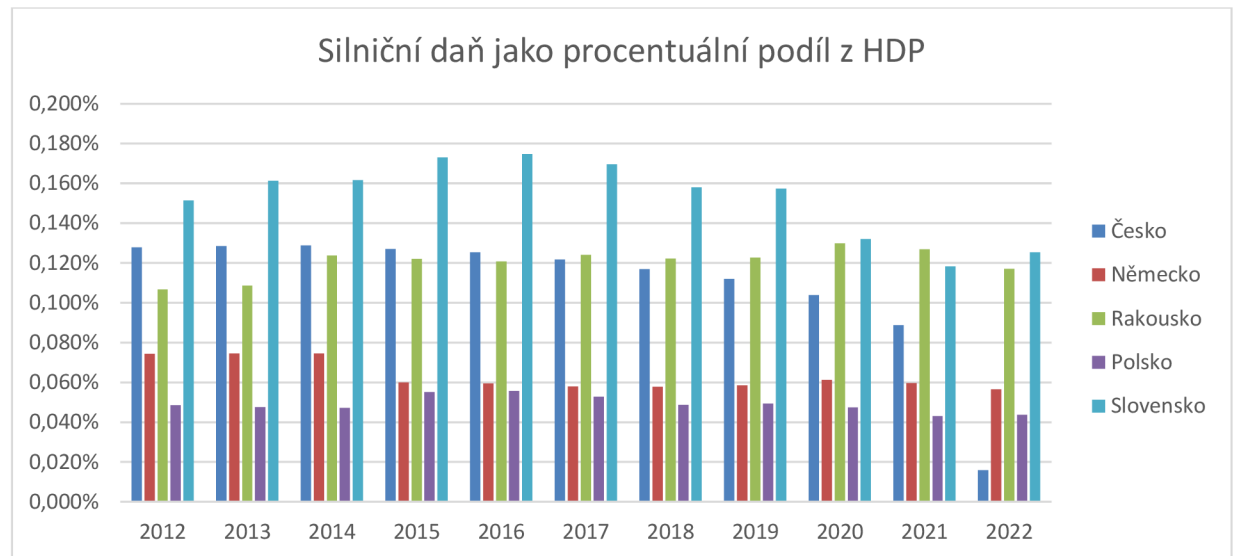
3.2. Podíl silniční daně na HDP

Dalším ukazatelem, který slouží jako jeden ze tří ukazatelů pro shlukovou analýzu, je procentuální podíl silniční daně na HDP (hrubém domácím produktu). Tento ukazatel reflektuje, jaká část celkového HDP dané země je tvořena příjmy ze silniční daně.

Hodnoty procentuálního podílu silniční daně na HDP pro období od roku 2012 do roku 2022 jsou k dispozici pro Českou republiku a ostatní země v regionu a jsou zaznamenány v Příloze č. 4.

Tento ukazatel poskytuje důležitý pohled na ekonomickou relevanci silniční daně v rámci dané země a jejího HDP. Na základě hodnot tohoto ukazatele můžeme porovnávat, jak se tento podíl mění v čase a jak se liší mezi jednotlivými zeměmi v našem regionu.

Graf 3: Procentuální podíl silniční daně na HDP



zdroj: Eurostat; vlastní zpracování

Na grafu výše, který znázorňuje procentuální podíl silniční daně na HDP, je maximální hodnota dosahována Slovenskem, až na rok 2021, kdy tuto hodnotu překonalo Rakousko.

Česká republika vykazuje stejně jako v předchozím ukazateli klesající trend. Největší rozdíl hodnot je mezi roky 2021 a 2022, kde tato hodnota klesla na 0,016 % z důvodu osvobození vozidel s hmotností do 3,5 tuny.

Německo a Polsko mají stabilní hodnoty v rozmezí od 0,07 % do 0,04 %, což naznačuje relativní stabilitu v podílu silniční daně na jejich HDP.

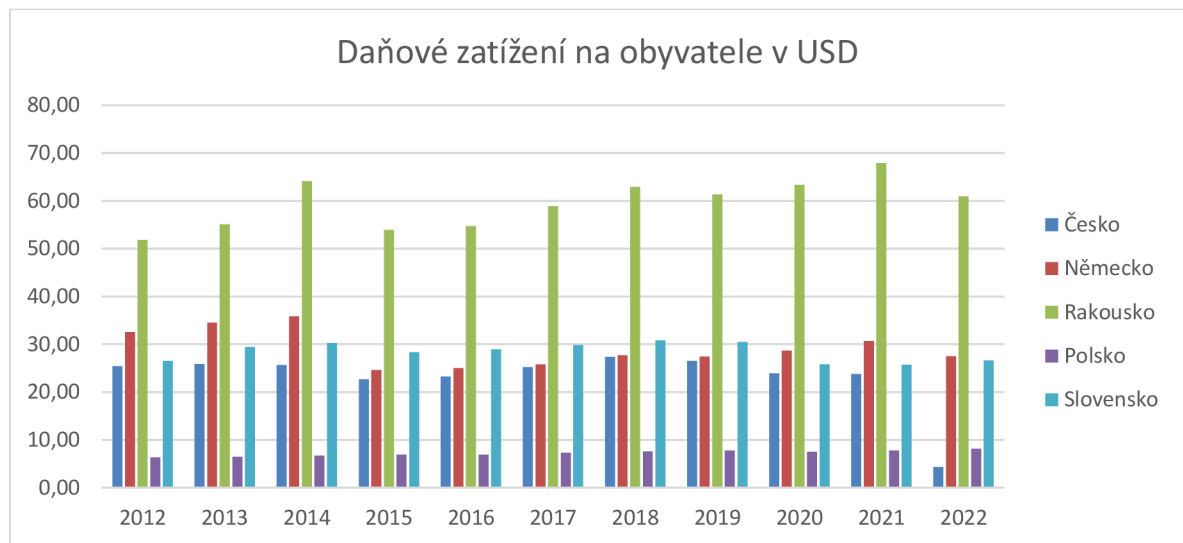
3.3. Daňové příjmy ze silniční daně v USD na obyvatele

Třetím ukazatelem, který slouží jako jeden ze tří ukazatelů pro shlukovou analýzu, jsou daňové příjmy ze silniční daně na obyvatele, nebo také známé jako daňové zatížení na obyvatele, vyjádřené v USD (amerických dolarech). Tento ukazatel poskytuje informaci o množství silniční daně vybrané na jednoho obyvatele v dané zemi.

Hodnoty daňových příjmů ze silniční daně na obyvatele v USD pro období od roku 2012 do roku 2022 jsou k dispozici pro Českou republiku a ostatní země v regionu a jsou zaznamenány v Příloze č. 5. dále v Příloze 6 jsou průměrné počty obyvatel za uvedené roky.

Tento ukazatel umožňuje porovnání daňového zatížení v oblasti silniční daně mezi jednotlivými zeměmi a sledování změn v čase.

Graf 4: Daňové zatížení na obyvatele v USD



zdroj: Eurostat; vlastní zpracování

Na grafu výše, který znázorňuje daňové zatížení v USD na obyvatele v uvedených státech za období deseti let, je patrné, že Rakousko drží první příčku v daňovém zatížení. V roce 2021 dosáhla tato daň nejvyšší hodnoty až 67,89 USD na obyvatele. Je však důležité poznamenat, že Rakousko má relativně malý počet obyvatel, a to v již zmiňovaném roce 2021, mělo průměrně 8 955 797 obyvatel.

Naopak Polsko vykazuje minimální hodnoty daňového zatížení, které dosáhly v roce 2012 hodnoty 6,31 amerického dolaru na obyvatele.

Zbylé hodnoty se v průběhu sledovaného období pohybovaly víceméně stabilně, s výjimkou České republiky.

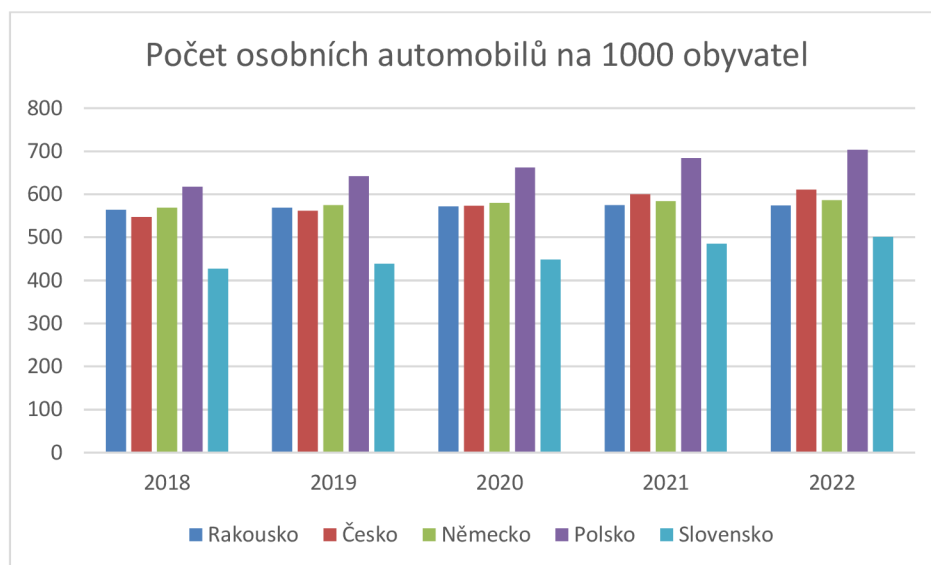
Česká republika zaznamenala pokles z 23,8 USD na obyvatele v roce 2021 na 4,3 USD v roce 2022, což bylo způsobeno již zmíněným osvobozením vozidel do hmotnosti 3,5 tuny.

3.4. Počet motorových vozidel v České republice a sousedních státech

Pro lepší pochopení dopravní infrastruktury v České republice a sousedních zemích jsou zkoumány počty dopravních prostředků v daném regionu. Tento přístup umožňuje získat podrobnější přehled o rozložení a velikosti dopravního parku v této oblasti.

Pro tuto část se jsou data sbírána z Evropské asociace výrobců automobilů neboli ACEA, tyto data budou obsahovat průměrný počet osobních aut na 1000 obyvatel za Rakousko, Německo, Česko, Polsko a Slovensko, dále užitková vozidla, jako dodávky, nákladní vozidla nad 3,5 tuny a autobusy v průměrném počtu za rok na 1000 obyvatel.

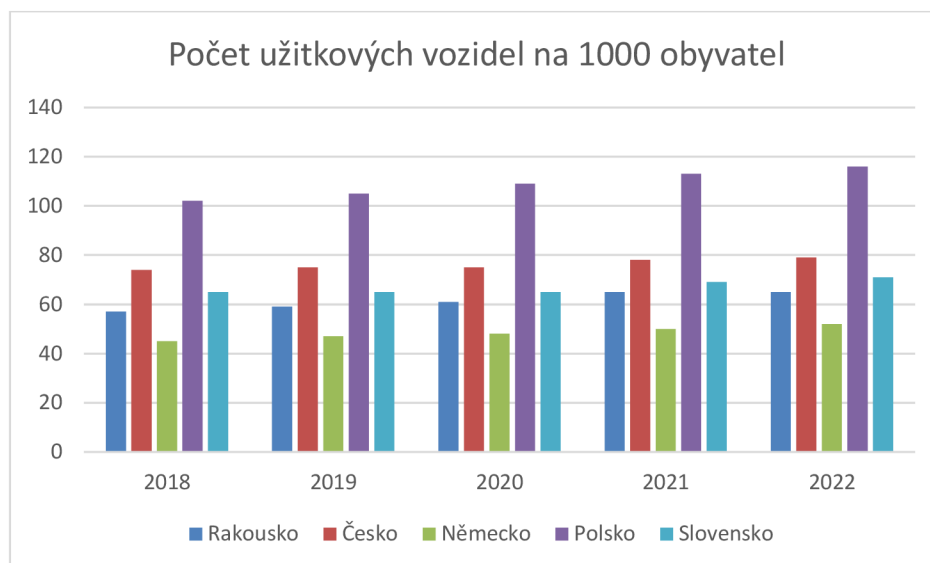
Graf 5: Průměrný počet osobních automobilů na 1000 obyvatel roky 2018-2022



Zdroj: ACEA; Vlastní zpracování

V grafu výše je průměrný počet automobilů na 1000 obyvatel ve vybraných letech. v tomto grafu je zřejmé, že první příčku tohoto grafu ve všech případech obsazuje Polsko, které v roce 2022 mělo průměrně 503 osobních automobilů na 1000 obyvatel, naopak nejnižší hodnoty má ve všech letech Slovensko, které jich ve stejném roce mělo 501.

Graf 6. Průměrný počet užitkových vozidel na 1000 obyvatel za roky 2018-2022



Zdroj: ACEA; Vlastní zpracování

Na grafu výše je zobrazeno obdobně jako na předchozím s nejvyššími hodnotami Polsko, které v roce 2022 dosahovali průměrně 116 užitkových automobilů na 1000 obyvatel, narozdíl od s nejnižšími hodnotami je pro tento graf Německo

3.5. Shluková analýza

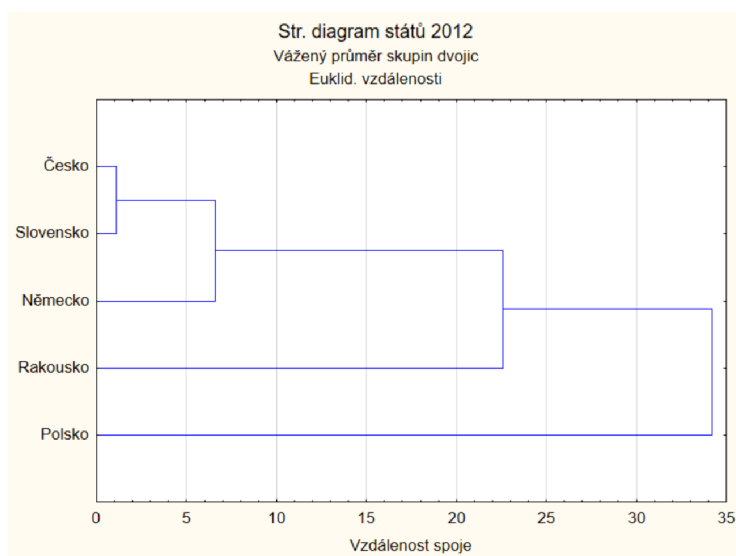
V této části jsou detailně rozebírány shlukové analýzy pro tři roky a to za 2012, 2021 a 2022. Analyzují se dendrogramy pro každý příslušný rok, shluky jsou vizuálně znázorněny na mapě a podrobně se zkoumají tabulky s průměrnými hodnotami pro jednotlivé shluky.

3.5.1. Shluková analýza pro rok 2012

Shluková analýza byla provedena pro rok 2012 a zahrnuje shluky států, které byly hodnoceny pomocí euklidovské vzdálenosti.

Na stromovém diagramu zobrazeném na Obrázku 2 jsou definovány tři shluky na základě vzdálenosti 10.

Obrázek 2: Dendrogram pro rok 2012



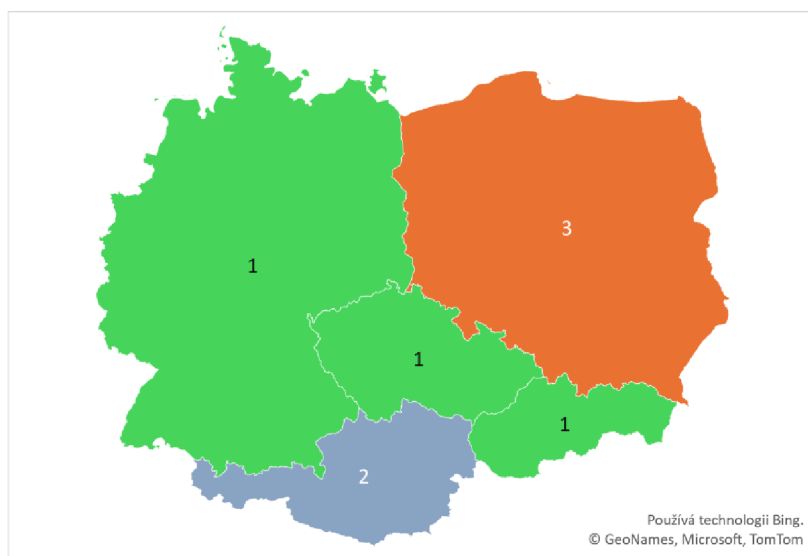
Zdroj: Vlastní zpracování; program Statistica

V prvním shluku za rok 2012 je Česká republika, Slovensko a Německo, nejbližšími sousedy jsou Česko a Slovensko se vzdáleností 1,1, dále se k těmto státům přidává Německo, a to na vzdálenosti 6,5. Všechny tyto státy jsou na podobné úrovni ve všech kritériích.

Ve druhém shluku se nachází pouze Rakousko, které má výrazně odlišné hodnoty ve srovnání s prvním shlukem a má vzdálenost 22,6.

Ve třetím shluku je opět pouze jeden stát, a to Polsko, jehož vzdáleností je 34,2. Polsko vykazuje minimální hodnoty ve srovnání s ostatními státy.

Obrázek 3: Mapa shluků pro rok 2012



Zdroj: Excel; vlastní zpracování

Na výše uvedeném obrázku je zobrazena mapa tohoto regionu, kde je patrné, že největší část zabírá shluk č. 1, označený zelenou barvou.

Dále v následující tabulce jsou uvedeny průměrné hodnoty pro jednotlivé shluky. Tyto hodnoty nám umožňují identifikovat rozdíly mezi shluky a posoudit, jak výrazně se od sebe liší. Tyto průměrné hodnoty byly získány z příloh této práce.

Tabulka 15: Průměrné hodnoty shluků za rok 2012

	Průměrné hodnoty shluků za rok 2012		
	Procentuální podíl na daňových příjmech	Procentuální podíl na HDP	Daňové zatížení na obyvatele v USD
Shluk 1	0,370%	0,118%	28,16163
Shluk 2	0,255%	0,107%	51,83873
Shluk 3	0,150%	0,049%	6,312418

Zdroj: vlastní zpracování

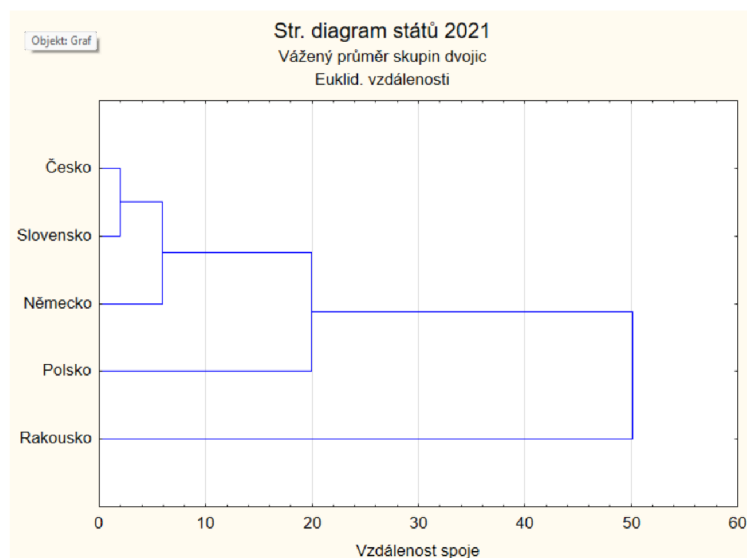
Z výše uvedené tabulky je patrné, že shluk č. 1 vykazuje nejvyšší průměrnou hodnotu ve dvou ze tří zkoumaných ukazatelů, a to procentuálního podílu na daňových příjmech a podílu na HDP. Nicméně, tyto hodnoty se příliš neliší mezi jednotlivými shluky. Naopak, nejnižší hodnoty jsou pozorovány u shluku č. 3.

Shluk č. 2 naopak dosahuje maximální hodnoty v jednom z ukazatelů, konkrétně v daňovém zatížení na obyvatele.

3.5.2. Shluková analýza pro rok 2021

Pro rok 2021 byla provedena shluková analýza, která zahrnuje shluky států, hodnocených pomocí euklidovské vzdálenosti. Na stromovém diagramu, znázorněném na Obrázku 4, jsou identifikovány tři shluky na základě vzdálenosti 10.

Obrázek 4: Dendrogram pro rok 2021



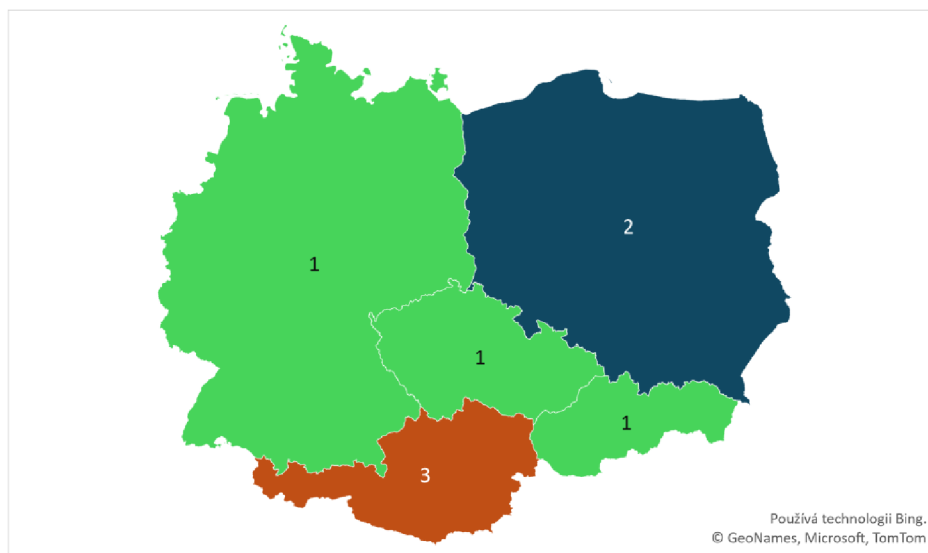
Zdroj: Vlastní zpracování; program Statistica

První shluk států zahrnuje stejně jako v roce 2012 Česko, Slovensko a Německo. Nejbližší sousedé mají vzdálenost 2, zatímco Německo má vzdálenost 5,9.

Ve druhém shluku je Polsko, které se začalo více podobat hodnotám prvního shluku, a jeho vzdálenost je 19,9. Hodnoty prvního shluku se snížily, zatímco hodnoty tohoto shluku mírně vzrostly.

Ve třetím shluku se nachází Rakousko, jehož hodnoty se nejvíce odlišují od prvního shluku, a má vzdálenost 50,1. S postupem času se hodnoty Rakouska zvýšily.

Obrázek 5: Mapa shluků pro rok 2021



Zdroj: Excel; vlastní zpracování

Na obrázku výše je zobrazena mapa, která reflektuje shluky států pro rok 2021, největší část pokrývá první shluk států

Tabulka 16: Průměrné hodnoty shluků za rok 2021

	Průměrné hodnoty shluků za rok 2021		
	Procentuální podíl na daňových příjmech	Procentuální podíl na HDP	Daňové zatížení na obyvatele v USD
Shluk 1	0,247%	0,089%	26,73592
Shluk 2	0,117%	0,043%	7,781685
Shluk 3	0,292%	0,127%	67,88899

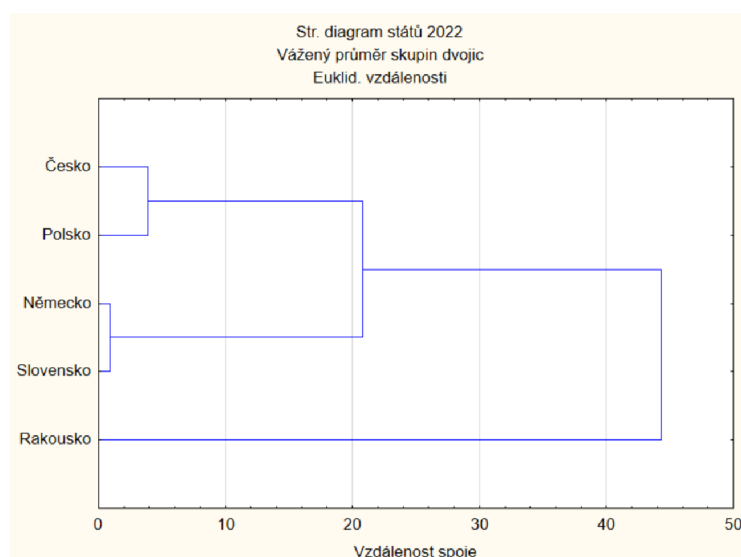
Zdroj: Vlastní zpracování

V tabulce výše jsou zobrazeny průměrné hodnoty shluků. První shluk vykazuje střední hodnoty ve srovnání s ostatními dvěma shluky. Druhý shluk má velmi nízké hodnoty, zatímco třetí shluk je nejvíce odlišný. Hodnoty v tomto třetím shluku jsou nejvyšší, což naznačuje, že se nejvíce odlišuje od hodnot ve shlucích předchozích.

3.5.3. Shluková analýza pro rok 2022

Pro rok 2022 byla provedena shluková analýza, která zachycuje 3 shluky států, jak je znázorněno na Obrázku 6, hodnocených pomocí euklidovské vzdálenosti 10.

Obrázek 6: Dendrogram pro rok 2022



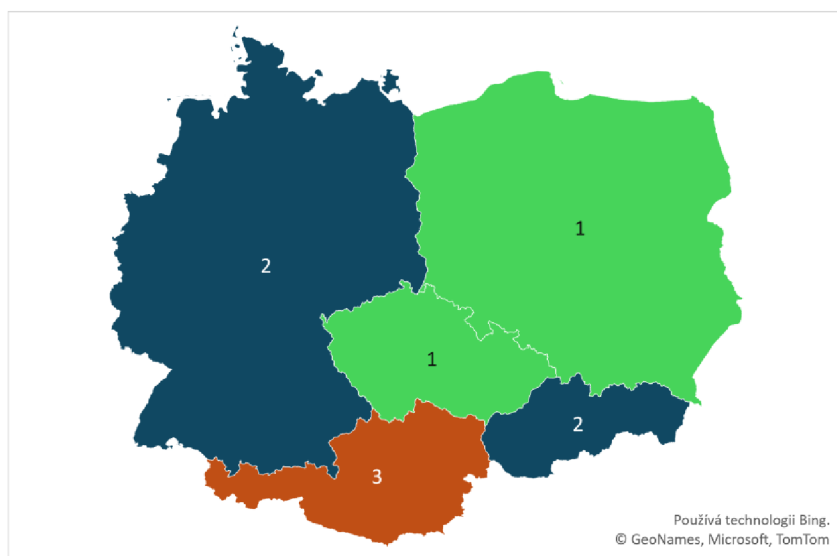
Zdroj: Vlastní zpracování; program Statistica

První shluk obsahuje Česko a Polsko, které vykazují nejnižší hodnoty a nacházejí se ve vzdálenosti 3,9.

Ve druhém shluku se nachází Německo a Slovensko, které jsou si svými hodnotami nejvíce podobné. Tento shluk má střední hodnoty a je ve vzdálenosti 0,9 od ostatních shluků.

Ve třetím shluku je pouze jeden stát – Rakousko. Tento shluk je s vzdáleností 44,3 nejvzdálenější od ostatních shluků.

Obrázek 7: Mapa shluků pro rok 2022



Zdroj: Excel; vlastní zpracování

Na obrázku výše je zobrazena mapa shluků, kde první shluk je znázorněn zelenou barvou a obsahuje dva státy. Druhý shluk je modrý a také zahrnuje dva státy, zatímco ve třetím shluku se nachází pouze jeden stát a je zvýrazněn oranžovou barvou.

Tabulka 17: Průměrné hodnoty shluků za rok 2022

	Průměrné hodnoty shluků za rok 2022		
	Procentuální podíl na daňových příjmech	Procentuální podíl na HDP	Daňové zatížení na obyvatele v USD
Shluk 1	0,085%	0,030%	6,248117525
Shluk 2	0,252%	0,091%	27,07187062
Shluk 3	0,272%	0,117%	60,9388498

Zdroj: Vlastní zpracování

V tabulce výše jsou prezentovány průměrné hodnoty ze shlukové analýzy za rok 2022. Je zjevné, že hodnoty těchto shluků se výrazně liší ve všech zkoumaných kritériích.

První shluk má nejnižší hodnoty ve všech kategoriích, přičemž tyto rozdíly jsou v porovnání s třetím shlukem maximální.

Druhý a třetí shluk se nejvíce podobají v procentuálním podílu silniční daně na celkových daňových příjmech, avšak v dalších kategoriích se tyto hodnoty více rozcházejí.

3.6. Zhodnocení výsledků analýz

Zhodnocení shlukových analýz za roky 2012, 2021 a 2022 poskytuje ucelený pohled na změny ve struktuře a charakteristikách shluků států v průběhu času.

Za všechny roky shluková analýza zaznamenala tři shluky na základě definovaného prahu eu-klidovské vzdálenosti¹⁰. Výsledky ukazují:

Shluky států pro rok 2012:

1. Česká republika, Slovensko, Německo
2. Rakousko
3. Polsko

Shluky států pro rok 2021:

1. Česká republika, Slovensko, Německo
2. Polsko
3. Rakousko

Shluky států pro rok 2022:

1. Česko, Polsko
2. Německo, Slovensko
3. Rakousko

Celkově lze pozorovat dynamiku ve složení shluků států v průběhu tří let. Roky 2012 a 2021 byly poměrně stabilní, s minimálními změnami ve složení shluků a hodnotách kritérií.

Nicméně, rok 2022 přinesl výraznější změny. V tomto roce došlo ke změně států ve dvou shlucích, což bylo zapříčiněno změnou znění zákona v České republice. Tato novela zrušila platbu silniční daně za vozidla do 3,5 tuny, což vedlo k přiblížení se kritérií zdanění podobné daně v Polsku.

Hodnoty všech kritérií mají klesající trend. Je možné spekulovat o dalším snižování těchto hodnot, protože se tato daň postupně stává pouze prostředkem pro podporu kombinované dopravy. Tento trend naznačuje možné budoucí změny ve struktuře daňových politik v rámci zkoumaných zemí.

4 Závěr

Bakalářská práce se zabývá zkoumáním a porovnáváním silniční daně v České republice s obdobnými daněmi okolních států. Cílem této práce bylo určit státy podobné v určených kritériích.

V první části práce je poskytnut přehled problematiky zdanění, včetně základního pojmu daně, zařazení silniční daně do vybraných klasifikací a popisu podílu silniční daně na daňovém mixu. Hlavním tématem je detailní analýza úpravy a vývoje české silniční daně, zakotvené v legislativě zákona č. 16/1993 Sb., o dani silniční. Dále jsou podrobně popsány obdobné daně v sousedních státech, konkrétně v Rakousku, Německu, Polsku a na Slovensku.

Druhá část práce je zaměřena na popis metodiky využití v rámci výzkumu a definici cíle studie. Hlavním cílem této práce je využití shlukové analýzy k porovnání úrovně zdanění silniční daně napříč sledovanými státy v daném regionu. Pro dosažení tohoto cíle jsou identifikovány klíčové ukazatele, které slouží jako analytické nástroje při hodnocení dat.

Prvním z těchto ukazatelů je procentuální podíl silniční daně na celkových daňových příjmech. Tento ukazatel poskytuje informaci o tom, jakou část daňových příjmů daný stát získává prostřednictvím silniční daně ve srovnání s celkovými daňovými příjmy. Vyšší hodnota tohoto ukazatele naznačuje větší závislost daného státu na příjmech ze silniční daně.

Druhým klíčovým ukazatelem je procentuální podíl silniční daně na hrubém domácím produktu (HDP). Tento ukazatel měří, jaká část hrubého domácího produktu dané země je generována prostřednictvím silniční daně. Vyšší hodnota tohoto ukazatele může naznačovat větší zátěž pro ekonomiku dané země ze silniční daně.

Dalším důležitým ukazatelem je zatížení silniční daní v USD na obyvatele. Tento ukazatel vyjadřuje, jaký je průměrný daňový tlak na jednotlivé obyvatele daného regionu v souvislosti se silniční daní. Vyšší hodnoty tohoto ukazatele mohou svědčit o vyšším daňovém břemenu, které jednotliví občané regionu nesou v souvislosti se silničními daněmi.

Kromě těchto ukazatelů jsou také zkoumány počty registrovaných motorových vozidel v jednotlivých regionech. Tato data poskytují komplexnější přehled o motorizaci daných oblastí.

Shluková analýza je následně využita k porovnání jednotlivých států a jejich skupin napříč roky 2012, 2021 a 2022 na základě těchto klíčových ukazatelů. Tato analýza umožňuje identifikovat podobnosti a rozdíly mezi jednotlivými státy v rámci zkoumaného regionu a poskytuje tak ucelený pohled na úroveň zdanění silniční daně v daném geografickém prostoru.

V rámci provedené analýzy se ukázalo, že vždy byly identifikovány 3 shluky států. Jeden shluk zahrnoval státy s nejnižšími hodnotami, které v posledním roce představovaly Česko a Polsko. Druhý shluk vykazoval střední hodnoty a zahrnoval státy, jako je Slovensko a Německo, a to přes všechny tři sledované roky a poslední s nejvyššími hodnotami obsahoval jen Rakousko.

Silniční daň představuje stěžejní téma současnosti, které úzce souvisí s inovacemi v oblasti automobilů. Vzhledem k nástupu nových vozidel a technologií lze očekávat další proměny v této oblasti. Zvláště zavádění hybridních, elektrických a vodíkových pohonů u vozů, které jsou často osvobozeny od silniční daně, může mít vliv na budoucnost tohoto typu zdanění. Je však důležité poznamenat, že silniční daň není ve srovnání s ostatními daněmi v daňovém systému tak dominantní, a proto by změny v ní pravděpodobně nevyvolaly tak radikální dopady. Přesto je sledování této problematiky klíčové, zejména s ohledem na rostoucí důraz na udržitelnost a ochranu životního prostředí v automobilovém průmyslu.

Summary

This work focuses on comparing the adjustment of road and similar taxes in the Czech Republic and neighbouring states respectively. This work describes the adjustment of the road tax in the Czech Republic, the reasons for its introduction and the development of this tax since 1992, through relevant tax laws and regulations. As part of this work, aspects of road tax are discussed, including the definition of taxpayers, determination of the tax base, determination of the rate of tax and the system of payment used.

The analysis in this work uses statistical information provided by Eurostat and performs a comparison of tax systems in the field of road tax between the Czech Republic and neighbouring states. The work captures tax policies and regulations in this sector. The result of this complex analysis is clusters of states based on the similarity of the burden of taxes and charges associated with the use of motor vehicles.

Keywords: Road Tax, Tax Adjustment, Eurostat, Clustering Analysis, Tax Similarities

Seznam použitých zdrojů

ACEA Tax Guide. (2022). https://www.acea.auto/files/ACEA_Tax_Guide_2022.pdf

ACEA Tax Guide 2022. (b.r.).

Bundesrecht konsolidiert: Gesamte Rechtsvorschrift für Kraftfahrzeugsteuergesetz 1992 (2024).

<https://www.ris.bka.gv.at/GeltendeFassung.wxe?Abfrage=Bundesnormen&Gesetzesnummer=10004742>

Eurostat data Browser: Main national accounts tax aggregates. (b.r.). https://ec.europa.eu/eurostat/databrowser/view/gov_10a_taxag/default/table?lang=en

Eurostat: National tax list. (2023). https://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/images/2/2e/National_tax_lists_2022_2023-10-31.xlsx

Informace k novele zakona o dani silniční. (2022, 6). Finanční správa. <https://www.financnisprava.cz/cs/dane/dane/silnicni-dan/informace- stanoviska-a-sdeleni/2022/informace-k-novele-zakona-o-dani>

Kraftfahrzeugsteuergesetz 2002 (2020). <https://www.gesetze-im-internet.de/kraftstg/index.html>

Kubátová, K. (2018). *Daňová teorie a politika* (7. vydání). Wolters Kluwer.

Kučera, J. (2008). *Shluková analýza*.

https://is.muni.cz/th/172767/fi_b/5739129/web/web/main.html

Marková, H. (2023). *Daňové zákony 2023: Úplná znění platná k 1.1.2023* (34. vydání). Grada Publishing.

Plamínek, J. (2008). *Řešení problémů a rozhodování: Jak přimutit problémy, aby pracovaly ve váš prospěch* (1. vyd). Grada.

Podatek od środków transportowych. (2024). Biznes.gov.pl. <https://www.biznes.gov.pl/pl/opisy-procedur/-/proc/74>

Taranda, P. (2020). *Poradce č. 8/2021—Zákon č. 16/1993 Sb., o dani silniční s komentářem, Zákon č. 242/2016 Sb., celní zákon s komentářem*. Poradca, s.r.o.

Vančurová, A., & Zídková, H. (2022). *Daňový systém ČR 2022*. Wolters Kluwer.

Vet-vyhlaska_c-341-2014_sb-priloha_c-2_k_1-1-2018.pdf. (b.r.).

Zákon č. 361/2014 Z. z., Zákon o dani z motorových vozidiel a o zmene a doplnení niektorých zákonov (2020). <https://www.zakonypreludi.sk/zz/2014-361#f4268619>

Zákon České národní rady č. 16/1993 Sb., o dani silniční, ve znění pozdějších předpisů, Pub. L. No. 16/1993. <https://www.zakonyprolidi.cz/cs/1993-16/zneni-20220701>

Seznam obrázků

Obrázek 1: Euklidovská vzdálenost ve dvourozměrném prostoru.....	35
Obrázek 2: Dendrogram pro rok 2012	43
Obrázek 3: Mapa shluků pro rok 2012.....	44
Obrázek 4: Dendrogram pro rok 2021	45
Obrázek 5: Mapa shluků pro rok 2021	46
Obrázek 6: Dendrogram pro rok 2022	47
Obrázek 7: Mapa shluků pro rok 2022.....	48

Seznam tabulek

Tabulka 1: Výše daně pro zdanitelné vozidlo kategorie N s kódem karoserie BA nebo BB..	13
Tabulka 2: Výše daně pro zdanitelné vozidlo kategorie N s kódem karoserie BC nebo BD:	14
Tabulka 3: Výše daně pro zdanitelné vozidlo kategorie O:	14
Tabulka 4: Sazba daně u osobních vozů do 30. června 2009 s benzínovým a naftovým motorem (Německo).....	18
Tabulka 5:Sazba daně u osobních vozů do 30. června 2009 s motory Wankel (Německo) ...	18
Tabulka 6: Část sazby daně u osobních vozů od 1. ledna 2021 (Německo).....	19
Tabulka 7: Sazba daně u užitkových vozidel do 3,5 tuny (Německo).....	20

Tabulka 8: Sazba daně pro vozidla s maximální celkovou hmotností nad 3,5 tuny (Německo)	20
Tabulka 9: minimální daňová sazba pro nákladní vozidla (Polsko)	23
Tabulka 10: minimální daňová sazba jízdní soupravy tahač + návěs, zátěžový tahač + přívěs (Polsko)	24
Tabulka 11: minimální daňová sazba jízdní soupravy návěs/přívěs + motorové vozidlo (Polsko)	25
Tabulka 12: Sazba daně pro osobní vozidla (Slovensko)	29
Tabulka 13: Užitková vozidla kromě tahačů návěsů a autobusů (Slovensko)	29
Tabulka 14: Užitková vozidla – tahače a návěsy (Slovensko)	31
Tabulka 15: Průměrné hodnoty shluků za rok 2012	44
Tabulka 16: Průměrné hodnoty shluků za rok 2021	46
Tabulka 17: Průměrné hodnoty shluků za rok 2022	48

Seznam grafů

Graf 1: Daňový mix České republiky pro rok 2023	11
Graf 2: Procentuální podíl silniční daně na celkových daňových příjmech zemí	38
Graf 3: Procentuální podíl silniční daně na HDP	39
Graf 4: Daňové zatížení na obyvatele v USD	40
Graf 5: Průměrný počet osobních automobilů na 1000 obyvatel roky 2018-2022	41
Graf 6: Průměrný počet užitkových vozidel na 1000 obyvatel za roky 2018-2022	42

Seznam příloh (jsou-li v práci přílohy)

Příloha 1: Vyhláška č. 341/2014 Sb., příloha č. 2 stav k 1.1.2018 (kategorie silničních vozidel)	58
Příloha 2: Daňový příjem ze silniční daně v milionech amerických dolarů (mil. USD) za roky 2012–2021	61
Příloha 3: Procentuální podíl silniční daně na daňových příjmech zemí za roky 2012–2022	62
Příloha 4: Procentuální podíl silniční daně na HDP jednotlivých států za roky 2012-2022	63

Příloha 5: Daňové zatížení v USD na obyvatele za roky 2012-2022.....	64
Příloha 6: Průměrné počty obyvatel v letech 2012-2022	65

Přílohy

Příloha 1: Vyhláška č. 341/2014 Sb., příloha č. 2 stav k 1.1.2018 (kategorie silničních vozidel)

Vyhláška č. 341/2014 Sb., příloha č. 2 stav k 1.1.2018

Kategorie silničních a zvláštních vozidel

1. KATEGORIE L: popis silničních vozidel kategorie L a její další členění jsou uvedeny v přímo použitelném předpisu Evropské unie upravujícím schvalování dvoukolových a tříkolových vozidel a čtyřkolek a dozor nad trhem¹²).

Silniční vozidla podkategorie LZ jsou dvoukolová a tříkolová vozidla a čtyřkolky, které konstrukčně odpovídají silničním vozidlům podle věty první a jsou zkonstruovány a vyrobeny k využití pro ozbrojené složky, civilní ochranu, požární službu, složky odpovídající za udržování veřejného pořádku a lékařskou záchrannou službu.

2. KATEGORIE M: motorová vozidla konstruovaná a vyrobená především pro dopravu osob a jejich zavazadel.

2.1. Kategorie M1: vozidla kategorie M, s nejvýše osmi místy k sezení kromě místa k sezení řidiče. Vozidla náležející do kategorie M1 nesmí mít prostor pro stojící cestující. Počet míst k sezení může být omezen na jedno (tj. místo k sezení řidiče).

2.2. Kategorie M2: vozidla kategorie M, s více než osmi místy k sezení kromě místa k sezení řidiče a s maximální hmotností nepřevyšující 5 tun. Vozidla náležející do kategorie M2 mohou mít kromě míst k sezení i prostor pro stojící cestující.

2.3. Kategorie M3: vozidla kategorie M, s více než osmi místy k sezení kromě místa k sezení řidiče a s maximální hmotností převyšující 5 tun. Vozidla náležející do kategorie M3 mohou mít prostor pro stojící cestující.

3. KATEGORIE N: motorová vozidla konstruovaná a vyrobená především pro dopravu nákladů.

3.1. Kategorie N1: vozidla kategorie N s maximální hmotností nepřevyšující 3,5 tuny.

3.2. Kategorie N2: vozidla kategorie N s maximální hmotností převyšující 3,5 tuny, ale nepřevyšující 12 tun.

3.3. Kategorie N3: vozidla kategorie N s maximální hmotností převyšující 12 tun.

4. KATEGORIE O: přípojná vozidla konstruovaná a vyrobená pro dopravu nákladů nebo osob i pro ubytování osob.

4.1. Kategorie O1: vozidla kategorie O s maximální hmotností nepřevyšující 0,75 tuny.

4.2. Kategorie O2: vozidla kategorie O s maximální hmotností převyšující 0,75 tuny, ale nepřevyšující 3,5 tuny.

4.3. Kategorie O3: vozidla kategorie O s maximální hmotností převyšující 3,5 tuny, ale nepřevyšující 10 tun.

4.4. Kategorie O4: vozidla kategorie O s maximální hmotností převyšující 10 tun.

Podkategorie vozidel

Terénní vozidla

„Terénním vozidlem“ se rozumí vozidlo zařazené do kategorie M nebo N, které má zvláštní technické vlastnosti umožňující jeho použití mimo běžné vozovky. V případě těchto kategorií vozidel se k písmenu a číslici označujícím kategorii vozidla připojí písmeno „G“. Kritéria pro zařazení vozidla do podkategorie „terénních vozidel“ jsou uvedena v oddílu 4 části A přílohy II směrnice 2007/46/ES.

Vozidla zvláštního určení

„Vozidlem zvláštního určení“ se rozumí silniční vozidlo kategorie M, N nebo O, které má zvláštní technické vlastnosti k výkonu funkce, jež vyžaduje zvláštní uspořádání a/nebo výstroj. V případě neúplných vozidel, která mají spadat do podkategorie vozidel zvláštního určení, se k písmenu a číslici označujícím kategorii vozidla připojí písmeno „S“. Různé typy vozidel zvláštního určení jsou vymezeny a uvedeny v oddílu 5 části A přílohy II směrnice 2007/46/ES.

Terénní vozidlo zvláštního určení

„Terénním vozidlem zvláštního určení“ se rozumí vozidlo zařazené do kategorie M nebo N, které má zvláštní technické vlastnosti uvedené v bodě 2.1 a 2.2 části A přílohy II směrnice 2007/46/ES. V případě těchto kategorií vozidel se k písmenu a číslici označujícím kategorii vozidla připojí písmeno „G“. V případě neúplných vozidel, která mají spadat do podkategorie vozidel zvláštního určení, se navíc k písmenu a číslici označujícím kategorii vozidla připojí jako druhá přípona písmeno „S“.

5. KATEGORIE T, C, R a S: popis silničních vozidel kategorií T, C, R a S a jejich další členění jsou uvedeny v přímo použitelném předpisu Evropské unie upravujícím schvalování zemědělských a lesnických vozidel a dozor nad trhem¹³).

Zvláštní vozidla podkategorie SS jsou pracovní stroje samojízdné s vlastním zdrojem pohonu, konstrukčně a svým vybavením určené pouze pro vykonávání určitých pracovních činností. Pracovní stroje samojízdné nejsou zpravidla určeny pro přepravní činnost.

Zvláštní vozidla podkategorie SN jsou pracovní stroje nesené určené pouze pro vykonávání určitých pracovních činností. Tyto stroje se na pozemních komunikacích pohybují zavěšeny na vozidle a tvoří s ním jeden celek. Jejich pojezdové ústrojí (pokud jsou jím vybaveny) není v přepravní poloze ve styku s vozovkou. Do této kategorie spadají i výměnné nástavby mající charakter pracovního stroje neseného.

3. KATEGORIE Z: ostatní vozidla, která nelze zařadit do žádné z výše uvedených kategorií.

***Příloha 2: Daňový příjem ze silniční daně v milionech amerických dolarů (mil. USD)
za roky 2012–2021***

	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
Česko	267	272	270	239	246	267	291	283	256	250	46
Německo	2620	2784	2899	2010	2061	2135	2295	2277	2381	2552	2305
Rakousko	437	467	548	466	478	518	556	545	565	608	551
Polsko	240	245	255	263	262	277	287	294	285	294	301
Slovensko	143	159	164	154	157	162	168	166	141	140	145

Zdroj: Eurostat; vlastní zpracování

Příloha 3: Procentuální podíl silniční daně na daňových příjmech zemí za roky 2012–2022

	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
Česko	0,38%	0,38%	0,39%	0,38%	0,37%	0,35%	0,33%	0,32%	0,30%	0,26%	0,05%
Německo	0,20%	0,20%	0,20%	0,16%	0,16%	0,15%	0,15%	0,15%	0,16%	0,15%	0,14%
Rakousko	0,26%	0,25%	0,29%	0,28%	0,29%	0,30%	0,29%	0,29%	0,31%	0,29%	0,27%
Polsko	0,15%	0,15%	0,15%	0,17%	0,17%	0,15%	0,14%	0,14%	0,13%	0,12%	0,12%
Slovensko	0,53%	0,52%	0,51%	0,53%	0,53%	0,50%	0,46%	0,46%	0,38%	0,33%	0,36%

Zdroj: Eurostat; vlastní zpracování

Příloha 4: Procentuální podíl silniční daně na HDP jednotlivých států za roky 2012-2022

	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
Česko	0,128%	0,128%	0,129%	0,127%	0,125%	0,122%	0,117%	0,112%	0,104%	0,089%	0,016%
Německo	0,074%	0,075%	0,075%	0,060%	0,059%	0,058%	0,058%	0,059%	0,061%	0,060%	0,056%
Rakousko	0,107%	0,109%	0,124%	0,122%	0,121%	0,124%	0,122%	0,123%	0,130%	0,127%	0,117%
Polsko	0,049%	0,048%	0,047%	0,055%	0,056%	0,053%	0,049%	0,049%	0,047%	0,043%	0,044%
Slovensko	0,151%	0,161%	0,162%	0,173%	0,175%	0,170%	0,158%	0,157%	0,132%	0,118%	0,125%

Zdroj: Eurostat; vlastní zpracování

Příloha 5: Daňové zatížení v USD na obyvatele za roky 2012-2022

	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
Česko	25,40	25,87	25,65	22,66	23,28	25,20	27,38	26,52	23,93	23,80	4,31
Německo	32,58	34,52	35,80	24,61	25,03	25,83	27,68	27,40	28,63	30,67	27,51
Rakousko	51,84	55,07	64,12	53,92	54,71	58,88	62,89	61,37	63,36	67,89	60,94
Polsko	6,31	6,45	6,70	6,91	6,91	7,30	7,56	7,75	7,51	7,78	8,19
Slovensko	26,51	29,46	30,26	28,35	28,93	29,83	30,78	30,49	25,81	25,74	26,64

Zdroj: Eurostat; vlastní zpracování

Příloha 6: Průměrné počty obyvatel v letech 2012-2022

	Česko	Německo	Rakousko	Polsko	Slovensko
2012	10 510 785	80 425 823	8 429 991	38 063 164	5 407 579
2013	10 514 272	80 645 605	8 479 823	38 040 196	5 413 393
2014	10 525 347	80 982 500	8 546 356	38 011 735	5 418 649
2015	10 546 059	81 686 611	8 642 699	37 986 412	5 423 801
2016	10 566 332	82 348 669	8 736 668	37 970 087	5 430 798
2017	10 594 438	82 657 002	8 797 566	37 974 826	5 439 232
2018	10 629 928	82 905 782	8 840 521	37 974 750	5 446 771
2019	10 671 870	83 092 962	8 879 920	37 965 475	5 454 147
2020	10 697 858	83 160 871	8 916 864	37 899 070	5 458 827
2021	10 505 772	83 196 078	8 955 797	37 747 124	5 447 247
2022	10 672 118	83 797 985	9 041 851	36 821 749	5 431 752

Zdroj: Eurostat; vlastní zpracování