

**Česká zemědělská univerzita v Praze**

**Provozně ekonomická fakulta**

**Katedra obchodu a financí**



**Bakalářská práce**

**Daňová zátěž při užívání pozemních komunikací**

Autor: Hana Zahradníčková

Vedoucí bakalářské práce: Ing. Marta Šulcová-Seidlová

© 2010 ČZU v Praze

### Čestné prohlášení

Prohlašuji, že svou bakalářskou práci "Daňová zátěž při užívání pozemních komunikací" jsem vypracovala samostatně pod vedením vedoucí bakalářské práce a s použitím odborné literatury a dalších informačních zdrojů, které jsou citovány v práci a uvedeny v seznamu literatury na konci práce. Jako autorka uvedené bakalářské práce dále prohlašuji, že jsem v souvislosti s jejím vytvořením neporušila autorská práva třetích osob.

V Praze dne 22. 3. 2010

---

Hana Zahradníčková

## Poděkování

Ráda bych touto cestou poděkovala Ing. Martě Šulcové-Seidlové za vedení a rady při konzultacích.

# Daňová zátěž při užívání pozemních komunikací

---

## Tax stress at usage terrestrial communication

### Souhrn

Řada firem se při výkonu své činnosti setkává s problematikou daňového zatížení, které souvisí s používáním silničních vozidel. K dani silniční se musí zaregistrovat, platit zálohy, vést si ke každému vozidlu evidenci o zaplacených zálohách a podat daňové přiznání. Pro dopravce, kteří mohou vlastnit i rozsáhlý vozový park, je tato daň a další poplatky důležitým nákladem, jenž je potřeba sledovat. Snahou této práce je usnadnit orientaci v problematice daňového zatížení na pozemních komunikacích a vysledovat možnosti, kterých by se dalo využít k tomu, aby daň byla co nejnižší.

Největší pozornost je věnována dani silniční, u které jsou zjišťovány podmínky pro snížení sazby daně a zjištěné údaje jsou následně podrobeny analýze. V této oblasti byl zaznamenán kontinuální vývoj, a to hlavně v souvislosti s plněním emisních limitů, které se rok od roku zpříšňují. Od roku 2008 již nezáleží na emisní třídě, ale na datu první registrace. Je otázkou, zda se nyní uzákoněné možnosti úpravy roční sazby daně ustálí, nebo bude i nadále docházet k dalším změnám.

Úplně novým instrumentem státu se před nedávnem stalo mýtné, které u některých vozidel nahradilo časové poplatky. Zatímco dálniční známky budou možná brzy minulostí, mýtný systém čeká ještě další vývoj.

### Summary

Many companies experiences problem of tax burden related to car use during their activities. They must register for road tax, pay advances, have accounting of payed advances for each car and declare. For carriers, which may be owners of extensive rolling stock, these and other payments are important part of costs, which is needed to be pursued. The aim of this study is to get know the problem of the tax burden related to ways and to search possibilities to lower the tax as much as possible.

The study is focused on the road tax, where the conditions for lowering tax rate is searched and observed data are consequently analysed. In this area, the continual development was noticed. This development is mostly related to observance of emission limits, which are stricter year by year. From year 2008 it does not depend on emission limits but it depends on a date of first registration. The question is, if actually legalized possibilities of year tax rate adjustment get settled or if there are additional changes.

The new state instrument is road toll, which is successor of time fees for some kind of cars. While highway marks may be history soon, road toll system will be developing much.

**Klíčová slova:** daň silniční, časové poplatky, mýtné, dopravce, emisní limity, snížení daně

**Keywords:** road tax, time fees, road toll, carrier, emission limits, tax lowering

## OBSAH

<b>1. ÚVOD</b> .....	<b>9</b>
<b>2. CÍL PRÁCE A METODIKA</b> .....	<b>10</b>
<b>3. LITERÁRNÍ REŠERŠE</b> .....	<b>11</b>
<b>3.1 Daň silniční</b> .....	11
3.1.1 Předmět daně .....	11
3.1.2 Poplatníci daně .....	15
3.1.3 Základ daně .....	16
3.1.4 Sazba daně .....	18
3.1.5 Daňová povinnost a placení daně .....	21
<b>3.2 Mýtné</b> .....	22
3.2.1 Zavedení mýtného v České republice .....	22
3.2.2 Systém elektronického mýtného .....	22
3.2.3 Evidence vozidla do mýtného systému v roce 2009 .....	23
3.2.4 Sazby mýtného pro rok 2009 .....	24
3.2.5 Způsoby placení mýtného .....	25
<b>3.3 Časové poplatky</b> .....	27
3.3.1 Výše časových poplatků a placení .....	27
3.3.2 Platnost časového poplatku.....	28
<b>3.4. Státní fond dopravní infrastruktury</b> .....	29
<b>4. ANALÝZA DAŇOVÉHO ZATÍŽENÍ A ZPOPLATNĚNÍ UŽÍVÁNÍ KOMUNIKACÍ</b> .....	<b>30</b>
4.1 Analýza daňové povinnosti k dani silniční .....	30
4.2 Možnosti snížení sazby daně .....	32
4.3 Snížení sazby daně v období 2000–2007 .....	36
4.4 Snížení sazby daně v období 2008–2009 .....	37
4.5 Porovnání časového a výkonového zpoplatnění .....	38
<b>5. NÁVRHY ŘEŠENÍ DANÉ PROBLEMATIKY</b> .....	<b>40</b>
<b>6. DISKUZE</b> .....	<b>42</b>
<b>7. ZÁVĚR</b> .....	<b>44</b>
<b>8. SEZNAM LITERATURY</b> .....	<b>45</b>
<b>9. PŘÍLOHY</b> .....	<b>47</b>

## SEZNAM TABULEK A SCHÉMAT

Schéma 1	Předmět daně silniční .....	14
Schéma 2	Rozdělení vozidel do druhů .....	17
Schéma 3	Povinnost k dani silniční .....	30
Tabulka 1	Roční sazba daně u osobních automobilů .....	18
Tabulka 2	Sazby pro návěsy a ostatní vozidla .....	19
Tabulka 3	Procentuální snížení sazby daně .....	20
Tabulka 4	Sazby mýtného pro rok 2009 .....	24
Tabulka 5	Předpisy EURO pro nákladní vozidla .....	25
Tabulka 6	Ceník dálničních známek pro rok 2009 .....	27
Tabulka 7	Vývoj změn v sazbách daně u silničních vozidel registrovaných v ČR (mimo osobní automobily) .....	35
Tabulka 8	Výše sazby daně u modelového vozidla v letech 2000–2007 .....	36
Tabulka 9	Výpočet snížení sazby daně podle data první registrace .....	37
Tabulka 10	Výše sazby daně u modelového vozidla v letech 2008 a 2009 .....	38
Tabulka 11	Porovnání časového poplatku a mýta .....	38
Graf 1	Porovnání časového a výkonového zpoplatnění při ujetí až 50 000 km za rok .....	39
Graf 2	Procentuální porovnání sazeb v letech 2000-2007 vůči sazbě základní ...	40
Graf 3	Procentuální porovnání sazeb v letech 2008 a 2009 vůči sazbě základní ..	40
Graf 4	Daňová zátěž v roce 2009 vypočítaná ve vzorových příkladech .....	43

# 1. ÚVOD

Daňovou zátěž při užívání pozemních komunikací v České republice představují daň silniční a poplatky ve formě mýta a dálničních známek. Mýtné, které bylo zavedeno v roce 2007, je založeno na principu výkonového zpoplatnění. Dálniční známky fungují na principu časového zpoplatnění a jsou používány od roku 1995. Nejdéle je uzákoněna daň silniční, a to počínaje rokem 1993.

Daň a poplatky placené za používání silnic nejsou tak často diskutované jako jiné daně našeho daňového systému. V poslední době se o nich nejčastěji hovoří v souvislosti s fungováním mýtného systému, jeho rozšiřováním na další úseky silnic a zaváděním i pro další kategorie automobilů.

Dálniční známky jsou tématem, o které se zajímá většina provozovatelů automobilů. Pokud plánují jízdu po dálnici nebo rychlostní silnici, zjišťují si podmínky opatření kupónu, jeho časovou platnost a počítají si náklady s tím spojené. Je-li cena příliš vysoká, zvažují použití objízdných tras, kde dálniční kupón mít nemusí. Placení mýtného a silniční daně je povinností podnikatelských subjektů.

Daňové zatížení jako náklad se promítá do ceny zboží či služeb a v konečném důsledku ho zaplatí koncový spotřebitel. Je proto opodstatněné se domnívat, že podnikatelé i zákazníci mají zájem na tom, aby i tyto náklady byly co nejnižší.

Jedním z důvodů zavedení daňového zatížení na silnicích jsou negativní externality, které doprava způsobuje. Dochází například k opotřebování vozovek, ke znečišťování životního prostředí nebo ke hluku. Vybrané peníze jsou státem investovány jak do výstavby nové infrastruktury, tak do obnovy té stávající. Díky tomu se náklady na výstavbu silnic přenášejí také na jejich uživatele. Výše poplatků a daně by měla být stanovena tak, aby motivovala dopravce k pořizování vozidel šetrnějších k životnímu prostředí. Zavedení mýtného má také vést k regulaci zvyšujícího se množství kamionů, které naší republikou začaly projíždět v důsledku zavádění mýtného v okolních zemích.

## 2. CÍL PRÁCE A METODIKA

Cílem práce je analyzovat daňové zatížení na pozemních komunikacích a vysledovat možnosti snížení této daňové zátěže. Pozornost je věnována dani silniční, dálničním poplatkům i mýtnému systému.

Literární rešerše obsahuje informace z odborné literatury a údaje jsou získávány také prostřednictvím internetu. Daná problematika je zde zachycena za podmínek platných v roce 2009.

Analýza se zabývá schematickým vyjádřením postupu při zjišťování povinnosti k dani silniční obecně. Následuje podrobný rozbor vývoje možných změn ve výši daňové sazby. Další části jsou zaměřeny převážně na návěsy a ostatní vozidla, jako jsou vozidla nákladní a tahače. Pozornost je věnována zejména jízdám soupravám, které později slouží jako modelová vozidla pro výpočty daňového zatížení v jednotlivých letech. Možnosti snížení silniční daně pro tato vozidla jsou podrobně sledovány již od jejího zavedení v roce 1993 a jsou shrnuty v přehledné tabulce. V závěru analýzy se nachází také srovnání mýta a časových poplatků.

Diskuse je věnována výpočtům daně silniční a mýtného za rok 2009. V příkladech se vozidla liší v datu první registrace a v souvislosti s tím také v příslušnosti k emisním třídám. Příklady ukazují, jak se výše daňové zátěže v závislosti na těchto skutečnostech různí.



### **3. LITERÁRNÍ REŠERŠE**

Daně představují jeden druh příjmů veřejných rozpočtů a transfer finančních prostředků od soukromého k veřejnému sektoru. [1]

Veřejný sektor poskytuje takové statky, které soukromý sektor poskytovat nemůže. Za ně mu soukromý sektor musí platit daně, z nichž jsou tyto veřejné statky financovány. Veřejným statkem jsou i pozemní komunikace. Jedná se o statky s vlastností vylučitelnosti.

Vylučitelnost je ekonomická vlastnost, kdy lze spotřebitele vyloučit ze spotřeby, tzn. že lze snížit míru omezování užítka jednoho spotřebitele druhým v případě, že si konkurují. Jako příklad lze uvést dálniční poplatky nebo zákaz jízdy nákladních automobilů po dálnici v neděli. [2]

Součástí veřejných rozpočtů jsou i státní finanční účelové fondy neboli tzv. mimorozpočtové fondy, mezi které patří Státní fond dopravní infrastruktury. Tento fond investuje do výstavby silnic a mezi jeho zdroje příjmů patří mimo jiné daň silniční, dálniční poplatky a mýto.

#### **3.1 Daň silniční**

Daní silniční se zabývá zákon č. 16/1993 Sb., o dani silniční. Tento zákon určuje, co je předmětem daně, kdo je jejím poplatníkem, vymezuje základ daně a stanovuje sazby daně. Věnuje se vzniku a zániku daňové povinnosti, placení záloh a daňovému přiznání. V neposlední řadě se také zabývá osvobozením od daně a v případě kombinované dopravy i slevou na dani.

##### **3.1.1 Předmět daně**

Při vysvětlování předmětu daně se lze setkat i s dalším pojmem, kterým je objekt zdanění. Tyto pojmy mají různé významy, k jejichž objasnění slouží následující citace.

„Objekt zdanění představuje jen rámcové vymezení veličiny, která má být podrobena zdanění. Pro efektivní vybírání daně nám ovšem takovéto obecné označení nestačí. Proto musíme definovat předmět daně, kterým je jednoznačné a úplné určení rozsahu objektu zdanění zákonem, jímž se ukládá konkrétní daňová povinnost.“ [3]

Předmětem daně silniční jsou **silniční motorová vozidla** a jejich **přípojná vozidla registrovaná a provozovaná** v České republice, jsou-li používána

- a) **k podnikání,**
- b) k jiné samostatné výdělečné činnosti,
- c) v přímé souvislosti s podnikáním,
- d) k činnostem, z nichž plynoucí příjmy jsou předmětem daně z příjmů u subjektů nezaložených za účelem podnikání podle zvláštního právního předpisu.

„Aby daň mohla být vyčíslena a vybírána účelně a spravedlivě, je nutné jednoznačně stanovit její předmět – předmět zdanění.“ [4]

**Silniční vozidlo** je motorové nebo nemotorové vozidlo, které je vyrobené za účelem provozu na pozemních komunikacích pro přepravu osob, zvířat nebo věcí.

**Přípojně vozidlo** je silniční nemotorové vozidlo určené k tažení jiným vozidlem, s nímž je spojeno do soupravy.

**Registrovat** motorové vozidlo a přípojně vozidlo musí každý, kdo jej hodlá provozovat na území České republiky, s výjimkou osob, jejichž pobyt na území České republiky netrvá déle než 185 dnů v příslušném kalendářním roce.

Tuzemský dopravce může používat v silniční dopravě na území České republiky pouze vozidlo evidované v České republice. [5]

Tato povinnost brání tomu, aby se tuzemští dopravci vyhýbali placení daně silniční tím, že by k podnikatelské činnosti používali nákladní automobily registrované v zahraničí.

**Podnikáním** se rozumí soustavná činnost prováděná samostatně podnikatelem vlastním jménem a na vlastní odpovědnost za účelem dosažení zisku.

Podnikatelem je:

- osoba zapsaná v obchodním rejstříku,
- osoba, která podniká na základě živnostenského oprávnění,
- osoba, která podniká na základě jiného než živnostenského oprávnění podle zvláštních předpisů,
- osoba, která provozuje zemědělskou výrobu a je zapsána do evidence podle zvláštního předpisu.

Aby se vozidlo stalo předmětem daně silniční, musí být v České republice registrované a musí být provozované a používané k podnikání. Bez ohledu na to, zda jsou použita k podnikání, jsou předmětem daně vždy vozidla s největší povolenou hmotností nad 3,5 tuny určená výlučně k přepravě nákladů a registrovaná v České republice.

„S vývojem názorů se postupně, v návaznosti na společenské a politické zájmy, dospělo k potřebě některé části vymezeného předmětu daně z daňové povinnosti vyloučit. V daňových zákonech se kromě vymezení předmětu daně proto objevuje vymezení té části skutečností, které jsou osvobozeny od daně případně i části objektu daně, které předmětem daně nejsou (vynětí z předmětu daně).“ [4]

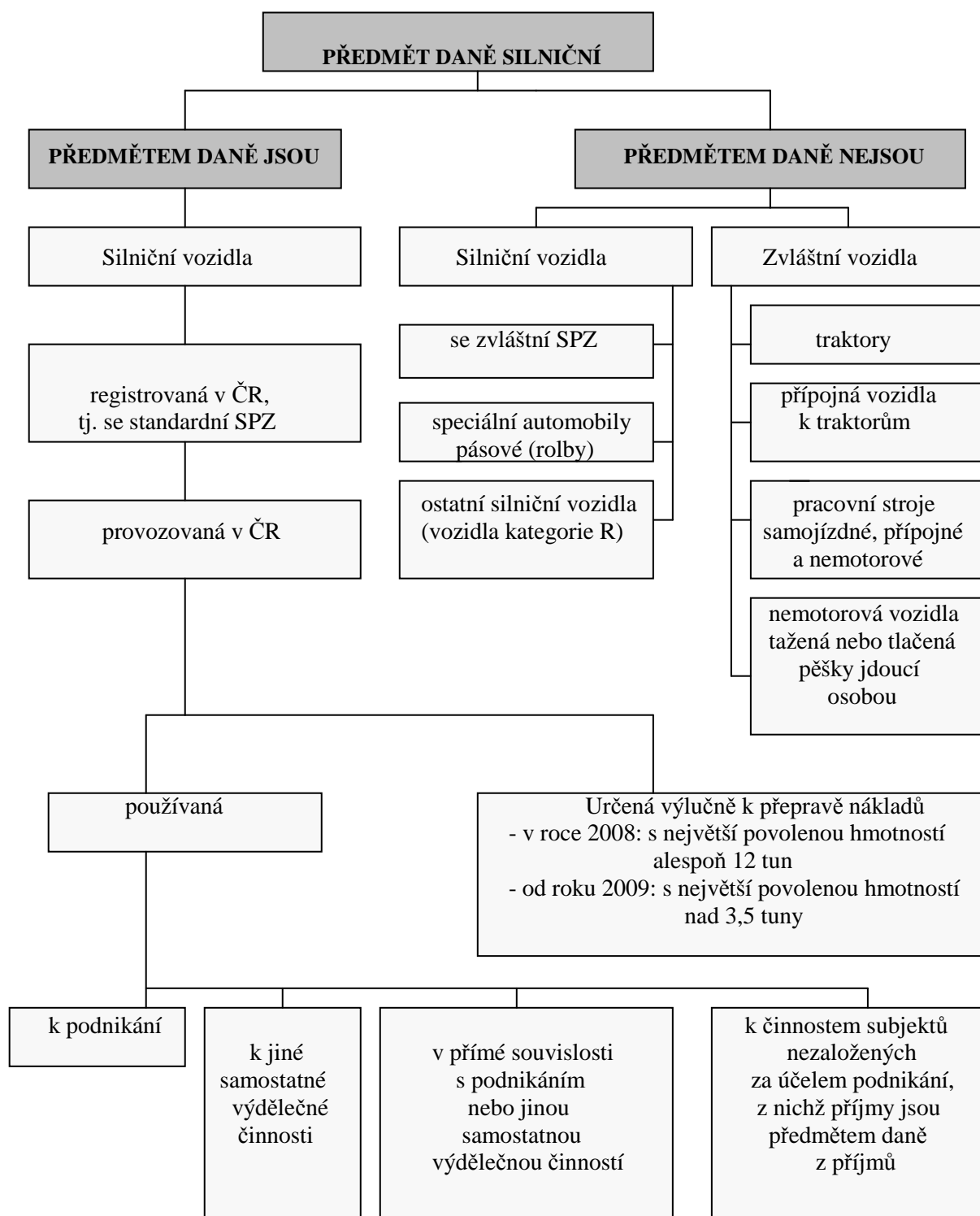
Přehledné schéma uvádějící, která vozidla jsou předmětem daně a která předmětem daně nejsou, je zobrazeno na následující straně.

„Osvobození od silniční daně se týká vozidel, která mají buď specifický charakter (např. motocykl), nebo jsou používána subjekty, které zabezpečují specifické činnosti (např. vozidlo požární ochrany).“ [6]

Mezi vozidla osvobozená od daně patří například vozidla kategorie L, vozidla sloužící veřejným potřebám (vozidla ozbrojených sil, civilní obrany, Policie ČR, zdravotnické a další). Dále vozidla zabezpečující linkovou osobní vnitrostátní přepravu za předpokladu,

že ujedou pro tento účel více než 80 % kilometrů z celkového počtu kilometrů jimi ujetých ve zdaňovacím období nebo vozidla na elektrický pohon.

Schéma 1 Předmět daně silniční



Zdroj: [5]

Předmětem daně se může stát i osobní automobil zaměstnance.

Vozidlo zaměstnance používané ke služebním účelům se nestává předmětem daně silniční automaticky, ale pouze v případě, že z důvodu jeho používání zaměstnanec uplatňuje vůči zaměstnavateli nárok na náhradu za používání silničního motorového vozidla při pracovních cestách. [7]

### **3.1.2 Poplatníci daně**

„Silniční daň je majetkovou daní, kterou jsou povinni platit vlastníci (uživatelé) používající vozidla k podnikání.“ [4]

Poplatníkem daně za vozidlo, které je předmětem daně, je:

- provozovatel vozidla, registrovaného v České republice v registru vozidel, který je jako provozovatel uveden v technickém průkazu,
- uživatel vozidla, v jehož technickém průkazu je zapsána jako provozovatel osoba, která zemřela, zanikla nebo byla zrušena,
- uživatel vozidla, jehož držitel je odhlášen z registru vozidel,
- osoba, která používá vozidlo registrované a určené jako mobilizační rezerva nebo pohotovostní zásoba,
- stálá provozovna nebo jiná organizační složka osoby se sídlem nebo trvalým pobytem v zahraničí,
- zaměstnavatel, vyplácí-li svému zaměstnanci cestovní náhrady za použití osobního automobilu nebo jeho přípojného vozidla, pokud daňová povinnost nevznikla již provozovateli vozidla.

Kdo je provozovatelem vozidla je uvedeno v technickém průkazu. Není-li v technickém průkazu uveden provozovatel vozidla, je jím jeho vlastník.

### 3.1.3 Základ daně

„Pro účely vyměření daně je však nutno předmět daně stanovit tak, aby byl kvantifikovatelný, **tedy vymežit množstevní jednotky** pro měření jeho velikosti. Pokud je předmět daně takto vymezen, je nazýván **základem daně**.“ [4]

Základem daně je

- a) zdvihový objem motoru v cm<sup>3</sup> u osobních automobilů,
- b) součet největších povolených hmotností na nápravy v tunách a počet náprav u návěsů,
- c) největší povolená hmotnost v tunách a počet náprav u ostatních vozidel.

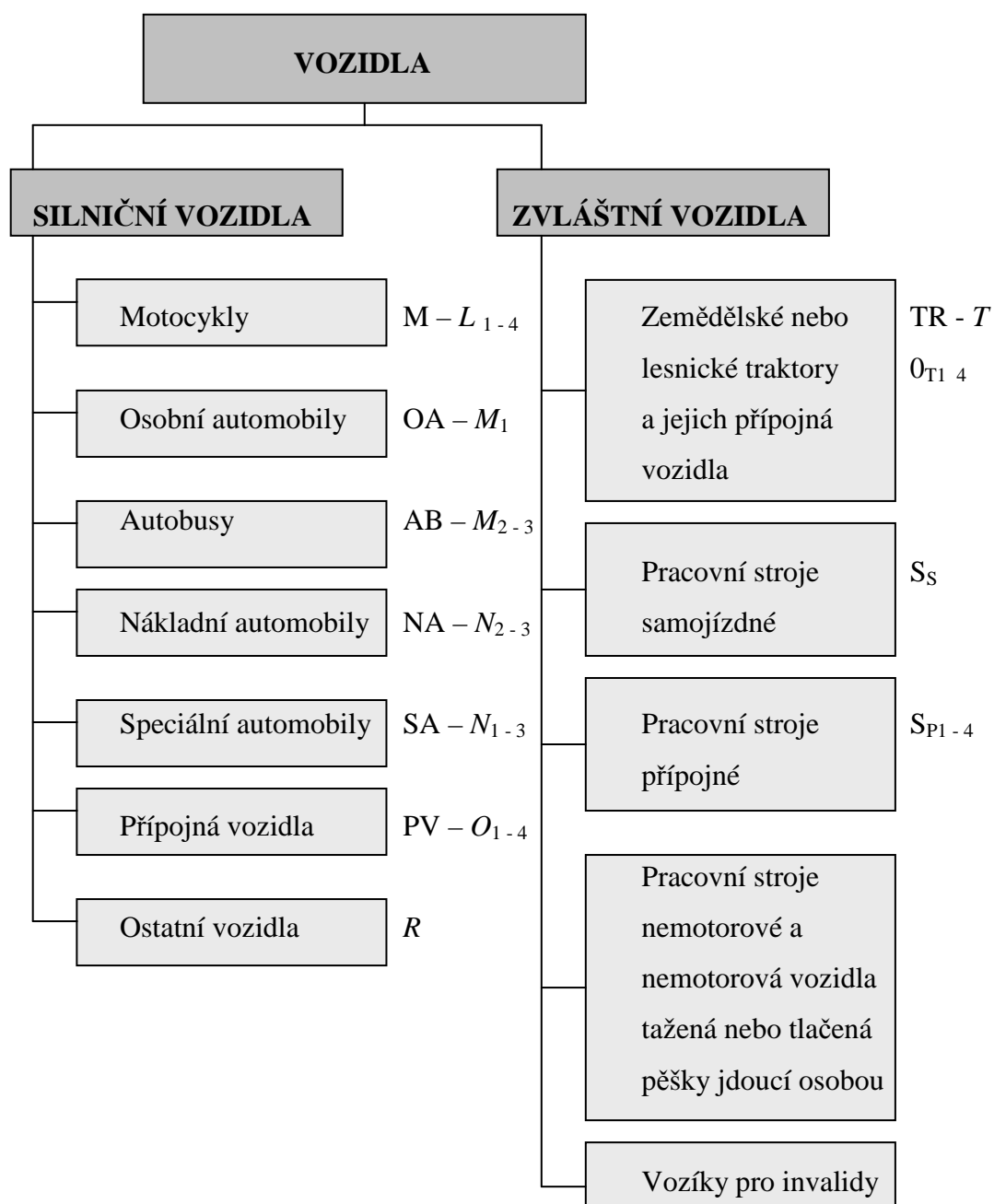
Údaje o zdvihovém objemu motoru, povolených hmotnostech a počtu náprav jsou uvedeny v technickém průkazu. Zde je také zapsáno, o jaký druh vozidla se jedná a do jaké kategorie spadá. Dojde-li během zdaňovacího období k přestavbě vozidla, která má za následek změnu základu daně a roční sazby daně, nebude v daném období ovlivněna výše daňové povinnosti.

Hranice mezi osobním a nákladním automobilem není přesně dána. U obdobných typů automobilů se v důsledku zařazení do jiné kategorie můžeme dostat k odlišnému způsobu stanovení základu daně i jinému stanovení výsledné daňové povinnosti. [7]

Protože zvláštní vozidla nejsou podle § 2 odst. 2 zákona o dani silniční předmětem daně, jsou z hlediska tohoto zákona zajímavá prakticky pouze vozidla patřící do skupiny silničních vozidel. [5]

K základní orientaci mezi existujícími druhy a kategoriemi vozidel slouží následující schéma.

Schéma 2 Rozdělení vozidel do druhů



Zkratky za rámečky vyjadřují druh (M, OA, NA...) a kategorii vozidla ( $L_1$ ,  $M_3$ ,  $O_2$ , ..).

Zdroj: [5]

### 3.1.4 Sazba daně

Sazba daně je algoritmus, prostřednictvím kterého se ze základu daně stanoví velikost daně. Sazby daně silniční jsou vztaženy k objemové jednotce základu daně a jsou dány absolutními částkami, které jsou diferencovány podle druhu vozidel. Stanoveny jsou v roční výši pro každé jednotlivé vozidlo. [3]

Sazby silniční daně jsou stanoveny zvlášť pro osobní automobily a zvlášť pro ostatní vozidla podléhající silniční dani. U osobních automobilů je základ daně odvozen od „velikosti“ motoru. U návěsů a ostatních vozidel je odvozen od vlastní hmotnosti vozidla, která může zatížit pozemní komunikaci užívanou zdaňovaným vozidlem. [6]

#### Osobní automobily

Sazby pro osobní automobily jsou stanoveny podle velikosti zdvihového objemu motoru.

Tabulka 1      *Roční sazba daně u osobních automobilů*

	do 800 cm <sup>3</sup>	1200 Kč
nad 800 cm <sup>3</sup>	do 1250 cm <sup>3</sup>	1800 Kč
nad 1250 cm <sup>3</sup>	do 1500 cm <sup>3</sup>	2400 Kč
nad 1500 cm <sup>3</sup>	do 2000 cm <sup>3</sup>	3000 Kč
nad 2000 cm <sup>3</sup>	do 3000 cm <sup>3</sup>	3600 Kč
nad 3000 cm <sup>3</sup>		4200 Kč

Zdroj: [www.businessinfo.cz](http://www.businessinfo.cz) (ze dne 14. 9. 2009)

Kromě roční sazby daně existuje i sazba denní. Z těchto dvou variant si může tu výhodnější vybrat zaměstnavatel, pro kterého se stal osobní automobil zaměstnance předmětem daně. Denní sazba daně činí 25 Kč za každý den použití osobního automobilu nebo jeho přípojného vozidla. Volbu způsobu výpočtu daně lze změnit pouze v daňovém přiznání, přičemž obě sazby daně nelze u jednoho vozidla v jednom zdaňovacím období kombinovat.

Sazba daně u osobních automobilů nezohledňuje množství emisních škodlivin produkovaných jednotlivými typy automobilů. Sazba silniční daně je konstruována shodně pro osobní automobily bez ohledu na to, zda jde o automobily s dieslovými motory nebo o automobily s benzínovými motory a bez ohledu na výkon motoru. [7]



## Návěsy a ostatní vozidla

U návěsů a ostatních vozidel se výše daně odvíjí od hmotnosti a počtu náprav.

Tabulka 2 Sazby pro návěsy a ostatní vozidla

nad (t)	do (t)	1 náprava (Kč)	2 nápravy (Kč)	3 nápravy (Kč)	4 nápravy a více (Kč)
	1	1 800	1 800	1 800	
1	2	2 700	2 400	2 400	
2	3,5	3 900	3 600	2 400	
3,5	5	5 400	4 800	3 600	
5	6	6 900	6 000	3 600	
6	6,5	6 900	6 000	6 000	
6,5	8	8 400	7 200	6 000	
8	8,5	9 600 (nad 8 t)	8 400	6 000	
8,5	9,5		8 400	7 200	
9,5	11		9 600	7 200	
11	12		10 800	8 400	
12	13		12 600	8 400	
13	14		14 700	10 500	
14	15		16 500	10 500	
15	17		23 700	13 200	
17	18		23 700	15 900	8 400 (do 18 t)
18	19		29 100	15 900	10 500
19	21		29 100	17 400	10 500
21	23		35 100	21 300	14 100
23	24		35 100	27 300	17 700
24	25		40 500	27 300	17 700
25	26		40 500	27 300	22 200
26	27		40 500	36 600	22 200
27	29		46 200 (nad 27 t)	36 600	28 200
29	31			36 600	33 300
31	32			43 500	33 300
32	36			43 500	39 300
36				50 400	44 100

Zdroj: vlastní

Nejnižší daňová sazba je stanovena u vozidel s jednou až třemi nápravami a nejvyšší povolenou hmotností do 1 tuny. Nejvyšší daň se platí za vozidla se třemi nápravami a nejvyšší povolenou hmotností nad 36 tun. Určité zvýhodnění plyne pro vozidla se čtyřmi a více nápravami. U stejné nejvyšší povolené hmotnosti je stanovena daňová sazba nižší než u vozidla se třemi nápravami. Důvodem je patrně skutečnost, že vozidla se čtyřmi či více nápravami nejsou standardně užívaná vozidla, ale jsou určena pro přepravu speciálních nákladů a jejich využití je proto omezené. [7]

Sazba daně se zjišťuje pro každé jednotlivé vozidlo. Pokud se vypočítává daň například u jízdní soupravy, musí se vypočíst zvlášť pro motorové vozidlo (tahač) a zvlášť pro přípojné vozidlo (návěs).

### **Změna sazby daně**

Jsou-li vozidla určena pro činnosti výrobní povahy v rostlinné výrobě a poplatníkem je osoba provozující zemědělskou výrobu, snižuje se sazba daně o 25 %. Toto snížení sazby nelze použít současně s následujícím snížením.

Jak pro osobní automobily, tak pro návěsy a ostatní vozidla platí, že po dobu 108 kalendářních měsíců od první registrace vozidla lze uplatnit procentuální snížení sazby daně. Snížení je následující:

*Tabulka 3 Procentuální snížení sazby daně*

doba od první registrace	snížení sazby daně
1.-36. měsíc	48 %
37.-72. měsíc	40 %
73.-108. měsíc	25 %

*Zdroj: vlastní*

„Od 1. ledna 2008 se již nesnižuje roční sazba daně z titulu plnění limitů emisí škodlivin podle předpisů EURO 2 a vyšší ve výfukových plynech. Nově se však snižuje roční sazba u všech nových vozidel, a to po dobu devíti let. Jde tedy nejen o vozidla plnicí emisní normy EURO, ale také o vozidla (včetně osobních automobilů) s nižšími emisemi CO<sub>2</sub>,

pevných a plynných částic, vozidla s alternativními palivy (LPG, CNG apod.) i vozidla s nižší kouřivostí a vozidla s dalšími modernějšími technickými parametry, tj. vozidla obecně šetrnější k životnímu prostředí.“ [5]

O 25 % je nutno daň zvýšit za vozidla registrovaná poprvé do 31. 12. 1989.

100 % snížení daně se použije u nákladních vozidel včetně tahačů, nákladních přívěsů a nákladních návěsů s největší povolenou hmotností nad 3,5 tuny a méně než 12 tun, pokud tato vozidla nejsou používána k podnikání. U vozidel nad 12 tun se za stejných podmínek sazba sníží o 48 %.

### ***3.1.5 Daňová povinnost a placení daně***

Daňová povinnost vzniká jen v těch měsících, ve kterých bylo silniční vozidlo nebo přípojné vozidlo předmětem daně. Za každý takový měsíc činí daň jednu dvanáctinu roční daňové sazby. Daň se platí prostřednictvím záloh, které jsou splatné do 15. dubna, 15. července, 15. října a 15. prosince. Nejpozději do 31. ledna kalendářního roku následujícího po uplynutí zdaňovacího období musí poplatník podat u místně příslušného správce daně daňové přiznání, kde si daň sám vypočítá a ve stejné lhůtě zaplatí. Daň, záloha na daň a sleva na dani za jednotlivá vozidla se zaokrouhluje na celé koruny nahoru.

Prostřednictvím záloh je platba daně rozdělena do více menších částek. Zálohy jsou placeny během zdaňovacího období na daň, jejíž výše nemůže být předem známa. Na konci zdaňovacího období se vyúčtují. [8]

Rozhodným obdobím pro stanovení záloh je kalendářní čtvrtletí bezprostředně předcházející kalendářnímu měsíci, na který připadl termín splatnosti zálohy. U zálohy splatné 15. prosince jsou rozhodným obdobím měsíce říjen a listopad.

Zdaňovacím obdobím je kalendářní rok.

## **3.2 Mýtné**

O mýtném a časových poplatcích pojednává zákon č.13/1997 Sb., o pozemních komunikacích. Oba tyto poplatky se týkají jak domácích, tak zahraničních provozovatelů vozidel.

„Mýtné je poplatek, který se platí za užití zpoplatněných komunikací v silniční síti České republiky vozidly stanovených typů.“ [9]

### **3.2.1 Zavedení mýtného v České republice**

Mýtné bylo zavedeno v České republice od roku 2007. Na jeho přípravě se však začalo pracovat již od roku 2002, kdy vznikaly různé studie, expertizy a práce odborníků. Do zkušebního provozu bylo od 1. 1. 2007 zapojeno 172 mýtných bodů a bylo postaveno 170 mýtných bran. Mýtný systém funguje na výkonovém zpoplatnění – podle ujeté vzdálenosti. Mýto se vybírá pomocí technologie DRSC (mikrovlna). Tímto způsobem byly zpoplatněny dálnice a rychlostní komunikace. [10]

Kromě dálnic a rychlostních silnic jsou od 1. 1. 2008 zpoplatněny i vybrané úseky silnic 1. třídy. Příliš vysoké tarify mýtného by mohly vést k tomu, že kamiony začnou zpoplatněné úseky objíždět po silnicích nižších tříd a tak se vyhýbat placení mýtného. To však může být pro přepravce i nevýhodné.

„Volba použití objízdě trasy závisí např. na celkové délce této trasy, délce zpoplatněného úseku, kvalitě objízdě trasy (např. na počtu obcí na trase, sklonových a směrových poměrech a dalších parametrech jako je šířka, podjezdná výška, zatížitelnost mostů, počet křižovatek se světelnou signalizací nebo křižovatek s povinností dát přednost v jízdě, případně okružních křižovatek).“ [9]

### **3.2.2 Systém elektronického mýtného**

„Mýtné za užití jednotlivého mýtného úseku je účtováno v okamžiku vzniku mýtné transakce – záznamu průjezdu vozidla mýtným bodem (pod mýtnou bránou, příslušnou

danému mýtnému úseku). Mýtné brány jsou postaveny na zpoplatněné silniční síti a jsou vybaveny anténami umožňujícími komunikaci mezi mýtnou bránou a palubní jednotkou premid. O odúčtování mýtného je řidič informován akustickým signálem palubní jednotky premid při každém průjezdu pod mýtnou bránou. Mýtné je odečteno automaticky bez zásahu řidiče.“ [9]

Tzv. OBU jednotka (On Board Unit nebo také tzv. premid) je nepřenositelné elektronické palubní zařízení. Toto elektronické zařízení musí být umístěno ve vozidle mezi volantem a středem čelního skla tak, aby ho stěrače v klidové poloze nezakrývaly. Elektronické zařízení je zpoplatněno kaucí činící 1 550 Kč. Ještě před užitím zpoplatněné komunikace musí provozovatel vozidlo zaevidovat, zajistit instalaci elektronického zařízení a poučit řidiče o způsobu jeho použití.

### ***3.2.3 Evidence vozidla do mýtného systému v roce 2009***

Mýtné se v roce 2009 vztahuje na motorová vozidla nejméně se čtyřmi koly a jízdní soupravy s největší povolenou hmotností činící nejméně 12 tun. Za užití zpoplatněné pozemní komunikace stanoveným druhem motorového vozidla nelze uložit současně časový poplatek a mýtné.

Největší povolená hmotnost vozidla je uvedena v Osvědčení o registraci vozidla. Pro určení, zda se jedná o vozidlo v systému elektronického mýtného, je rozhodující zde uvedený údaj, tj. 12 tun a více. Pokud má vozidlo potvrzeno namontované spojovací zařízení, je nutno připočítat i zde uvedenou hmotnost přípojného vozidla, které může být k motorovému vozidlu připojeno. Při součtu 12 tun a více vozidlo spadá do systému elektronického mýtného. Rozhodující je tedy nejen hmotnost samotného vozidla, ale i součet s přípojným vozidlem, resp. s hmotností, kterou je možno připojit na spojovací zařízení. Zpoplatnění se stanoví podle typu vozidla a ujeté vzdálenosti bez ohledu na to, zda se jedná o jízdu samotného vozidla nebo jízdu s přípojným vozidlem. [11]

Při evidenci dochází k nastavení základní kategorie vozidla (bez přívěsu nebo návěsu). Pro výpočet mýtného jsou přitom důležité tyto údaje: největší povolená celková hmotnost, základní počet náprav a emisní třída. Navýšení počtu náprav zadává řidič do OBU

jednotky podle aktuálního počtu náprav jízdní soupravy, a to včetně náprav připojených přívěsů nebo návěsů a také včetně náprav ve zdvižené poloze. Při průjezdu mýtnou bránou je na základě takto evidovaných údajů spočítána sazba mýtného.

### 3.2.4 Sazby mýtného pro rok 2009

Sazby jsou členěny podle:

a) emisní třídy vozidla se sazbou pro vozidla

1. do třídy Euro 2,
2. třídy Euro 3 a vyšší,

b) počtu náprav vozidla nebo jízdní soupravy se sazbou pro vozidla se

1. dvěma nápravami,
2. třemi nápravami,
3. čtyřmi nebo více nápravami.

Sazba určená podle typu vozidla se vynásobí počtem ujetých kilometrů po zpoplatněné pozemní komunikaci.

Tabulka 4 Sazby mýtného pro rok 2009

Mýtné sazby (Kč/km)						
	Emisní třída do Euro II			Emisní třída Euro III nebo vyšší		
	Počet náprav					
	2	3	4+	2	3	4+
Dálnice, rychlostní silnice	2,30	3,70	5,40	1,70	2,90	4,20
Silnice I. třídy	1,10	1,80	2,60	0,80	1,40	2,00

Zdroj: www.premid.cz (ze dne 17. 10. 2009)

Limity Euro 2, Euro 3, Euro 4 a další jsou limity emisí škodlivin ve výfukových plynech motorů stanovené zvláštními předpisy, podle kterých musí být mj. vozidlo také homologováno. Pro uplatnění snížené roční sazby je použitelným dokladem pouze zápis

o homologaci podle předpisů EURO v technickém průkazu vozidla, případně samostatný doklad výrobce nebo akreditovaného dovozce vozidla o tom, že příslušné konkrétní vozidlo splňuje některý z výše uvedených předpisů. [12]

Cílem stanovení limitů Euro je postupné snižování obsahu látek znečišťujících životní prostředí v emisích. Jednotlivé směrnice jsou schvalovány postupně s několikaletými odstupy a v současnosti platí směrnice Euro 5.

*Tabulka 5 Předpisy EURO pro nákladní vozidla*

Předpis	EURO 1	EURO 2	EURO 3	EURO 4	EURO 5
Rok vstupu v platnost	1992	1995	2000	2005	2008

*Zdroj: www.dopravcetridya.cz (ze dne 18. 10. 2009)*

„Uváděný rok vstupu předpisu v platnost je platný jen pro nové typy (homologace) vozidel resp. motorů, o rok později pak pro všechna vozidla přihlašovaná do provozu.“ [13]

„Pokud ke zdanění vozidel přistupujeme jako k ekologické dani a v souladu s požadavky Komise EU sazbu daně využijeme jako stimul ekologického chování, starší vozidla budou zdaněna více, protože většinou méně odpovídají náročným současným požadavkům na emise CO<sub>2</sub>. Tímto způsobem jsou navíc stimulováni výrobci automobilů k produkci vozidel s ekologicky šetrným provozem.“ [14]

### **3.2.5 Způsoby placení mýtného**

Plátcem mýtného je provozovatel vozidla. Může si vybrat ze dvou způsobů placení.

Mýtné lze hradit buď v režimu placení předem nebo v režimu následného placení. Při hrazení mýtného v režimu následného placení je nutné vždy uzavřít dohodu mezi provozovatelem vozidla a provozovatelem mýtného systému. [15]

Provoz systému elektronického mýtného a výběr mýtného zajišťuje Ministerstvo dopravy, které však využilo svého práva a na základě souhlasu vlády pověřilo touto činností státní příspěvkovou organizaci Ředitelství silnic a dálnic ČR.

Provozovatel mýtného systému popisuje možnosti placení následovně:

1. Placení předem (režim pre-pay) – řidič před vjezdem na zpoplatněnou komunikaci zaplatí mýto vložení kreditu do palubní jednotky, a to buď v hotovosti nebo přípustnými platebními kartami.

2. Následné placení (režim post-pay) – mýto se platí po užití zpoplatněné komunikace za předpokladu předchozího uzavření smlouvy provozovatele vozidla s provozovatelem elektronického mýtného systému na kontaktních místech premid point. Mýtné transakce jsou pak účtovány provozovateli vozidla následně, a to prostřednictvím dohodnutého předem oznámeného a přípustného platebního prostředku, určeného ve smlouvě.

Existují dvě možnosti následného placení:

a) se zajištěním bankovní zárukou

Výhodou je možnost zahrnutí kaucí za poskytnuté palubní jednotky do bankovní záruky. Existuje také možnost odložené splatnosti mýtných závazků, a to až o devadesát dnů. Provozovatel systému nabízí provozovatelům vozidel, kteří se rozhodnou pro následné placení zajištěné bankovní zárukou, zúčtovací období 15 nebo 30 dnů a dobu splatnosti 15, 30 nebo 60 dnů, tedy šest režimů splatnosti jejich závazků.

b) prostřednictvím tankovacích karet

V tomto případě jsou pohledávky provozovatele systému zajištěny vydavateli tankovacích karet. Zde je možnost si zvolit mezi 15denním a 30denním zúčtovacím obdobím. [16]

Každý z těchto způsobů placení má své výhody i nevýhody. Při placení předem je nutno si spočítat cenu a poskytnout řidičům hotovost nebo platební kartu. Vyžaduje to také návštěvu kontaktního místa, kde musí být potřebná částka vložena do palubní jednotky. U druhého způsobu tyto činnosti odpadají, ale za používání bankovní záruky nebo tankovací karty si musí dopravce připlatit. Je proto na zvážení každého podnikatele, co je pro něj osobně nejvýhodnější. Zda si bude činnosti související s placením mýtného obstarávat sám nebo využije nabízených placených služeb.



### 3.3 Časové poplatky

Vybírání poplatků za užívání dálnic je využitím cenového mechanismu k omezení spotřeby veřejných statků. K tomu slouží také administrativní omezení spočívající v přidělování jednotných dávek všem spotřebitelům. Hodnota dálniční známky pro osobní automobily je pro uživatele stejná, bez ohledu na to, zda ji k jízdě využívá denně nebo jen o víkendu. [2]

Časový poplatek nezohledňuje skutečné využití pozemních komunikací jednotlivými dopravními prostředky, ani zatížení životního prostředí výfukovými plyny.

#### 3.3.1 Výše časových poplatků a placení

Zpoplatnění se stanoví podle časového období užívání zpoplatněné pozemní komunikace. Časový poplatek se v roce 2009 vztahuje na silniční motorová vozidla s minimálně čtyřmi koly nebo jízdní soupravy s největší povolenou hmotností menší než 12 tun. Lze jej uhradit na kalendářní rok, jeden měsíc nebo na sedm dnů. Cena časových poplatků se liší také podle toho, zda je určena pro vozidla s největší povolenou hmotností do 3,5 tuny nebo nad 3,5 tuny.

Tabulka 6 Ceník dálničních známek pro rok 2009

	do 3,5 t včetně	od 3,5 t do 12 t včetně
rok	1 000 Kč	8 000 Kč
měsíc	330 Kč	2 000 Kč
týden	220 Kč	750 Kč

Zdroj: nařízení vlády č. 272/2007 Sb.

Časový poplatek se platí před užitím zpoplatněné pozemní komunikace a jeho úhrada se prokazuje platným kupónem, tzv. dálniční známkou. Kupón se skládá ze dvou dílů, které tvoří samolepka a kupón prokazující zaplacení poplatku neboli druhá část.

### **3.3.2 Platnost časového poplatku**

**Roční kupón** má platnost od 1. prosince roku, který bezprostředně předchází kalendářnímu roku vyznačenému na kupónu, a končí 31. lednem bezprostředně následujícího kalendářního roku. Lze ho tedy používat 14 měsíců.

**Měsíční kupón** platí ode dne vyznačeného na kupónu a končí uplynutím v pořadí stejného dne bezprostředně následujícího měsíce. Není-li tento den v následujícím měsíci, připadne konec platnosti na poslední den tohoto kalendářního měsíce.

**Týdenní kupón** začíná platit dnem vyznačeným na kupónu a končí uplynutím sedmého kalendářního dne.

Počátek doby platnosti kupónu na něm vyznačí prodejce při prodeji. Řidič je povinen vyplnit údaj o registrační značce vozidla na kupónu a první část kupónu přilepit na pravý dolní okraj vnitřní strany čirého skla předního okna vozidla. Jakmile skončí platnost kupónu, je jeho povinností jej z tohoto místa odstranit.

K vydávání a prodeji kupónů je příslušný Státní fond dopravní infrastruktury, který může touto činností pověřit fyzickou nebo právnickou osobu.

„Předmětná pravomoc přešla od 1. 1. 2007 z Ministerstva financí na Státní fond dopravní infrastruktury, což bylo v jistém ohledu překvapivé, neboť tento fond je a priori zřízen k financování výstavby, modernizací, oprav a údržby pozemních komunikací. Fond využil možnosti delegovat předmětnou pravomoc na jinou fyzickou nebo právnickou osobu (na Českou poštu, s.p.), resp. již existující smluvní vztah převzal od Ministerstva financí.“

[15]

Od placení časového poplatku nebo mýtného jsou některá vozidla osvobozena. Jedná se například o vozidla s nápisem POLICIE, CELNÍ SPRÁVA, HASIČI a o vozidla používaná při mimořádných situacích vyjmenovaných v zákoně č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích.

### 3.4 Státní fond dopravní infrastruktury

„Rozvoj a údržba dopravní infrastruktury je zajišťována na principech vícezdrojového financování. Hlavním zdrojem financování výstavby, modernizace, oprav a údržby silnic a dálnic, celostátních a regionálních drah, modernizace významných vnitrostátních vodních cest a výstavby cyklistických stezek je Státní fond dopravní infrastruktury (SFDI), který byl zřízen zákonem č. 104/2000 ze dne 4. dubna 2000.“ [17]

Státní fond dopravní infrastruktury (dále jen Fond) je právnickou osobou podřízenou Ministerstvu dopravy. Majetek, se kterým hospodář, je ve vlastnictví státu. Kromě vlastního financování výstavby a údržby silnic Fond dále poskytuje příspěvky na průzkumné, projektové, studijní a expertní činnosti zaměřené na dopravní infrastrukturu.

Příjmy Fondu tvoří:

- převody výnosů z privatizovaného majetku,
- převody výnosů silniční daně,
- převody výnosů z poplatků za použití vybraných dálnic a rychlostních silnic,
- převody podílu z výnosu spotřební daně z minerálních olejů,
- výnosy z cenných papírů nebo veřejných sbírek organizovaných Fondem,
- úvěry, úroky z vkladů, penále, pojistná plnění a jiné platby od fyzických a právnických osob,
- příspěvky z Evropské komise poskytované prostřednictvím příslušných Evropských fondů,
- dary, dědictví a dotace ze státního rozpočtu.

Daňové příjmy Fondu jsou určeny zákonem a jejich výše je závislá na vývoji motorizace a užívání motorových vozidel. Výnosy silniční daně a výnosy poplatků za použití vybraných dálnic a silnic pro motorová vozidla jsou do Fondu převáděny v plném rozsahu. [17]

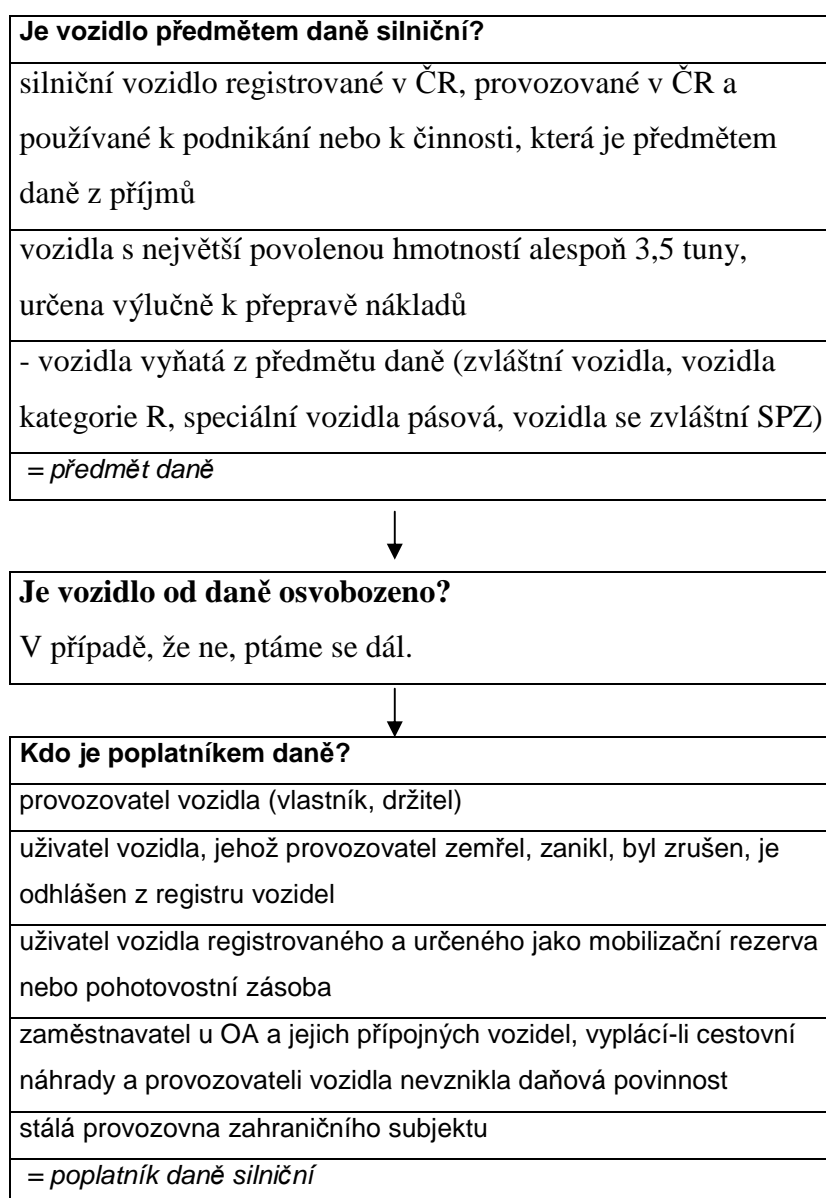
Výnos ze spotřební daně z minerálních olejů činí 20 %. V souvislosti s převodem silnic II. a III. tříd do vlastnictví krajů je od roku 2005 dělen mezi SFDI (9,1 %) a krajské rozpočty (10,9 %). Zůstatky příjmů Fondu se na konci každého kalendářního roku převádějí do kalendářního roku následujícího.

## 4. ANALÝZA DAŇOVÉHO ZATÍŽENÍ A ZPOPLATNĚNÍ UŽÍVÁNÍ KOMUNIKACÍ

### 4.1 Analýza daňové povinnosti k dani silniční

Rozhodující pro zjištění daňové povinnosti je zejména určení předmětu daně, dále pak kdo je poplatníkem daně a v jaké výši má daň platit. Orientaci v této problematice se pokusí usnadnit následující schéma obsahující otázky, které by měly být při zjišťování povinnosti k dani odpovězeny.

*Schéma 3 Povinnost k dani silniční*





<b>Jaký je základ daně?</b>
osobní automobily (OA): zdvihový objem motoru v cm <sup>3</sup>
návěsy: počet náprav a součet největších povolených hmotností na nápravy v tunách
ostatní vozidla: počet náprav a největší povolená hmotnost v tunách
= <i>základ daně</i>

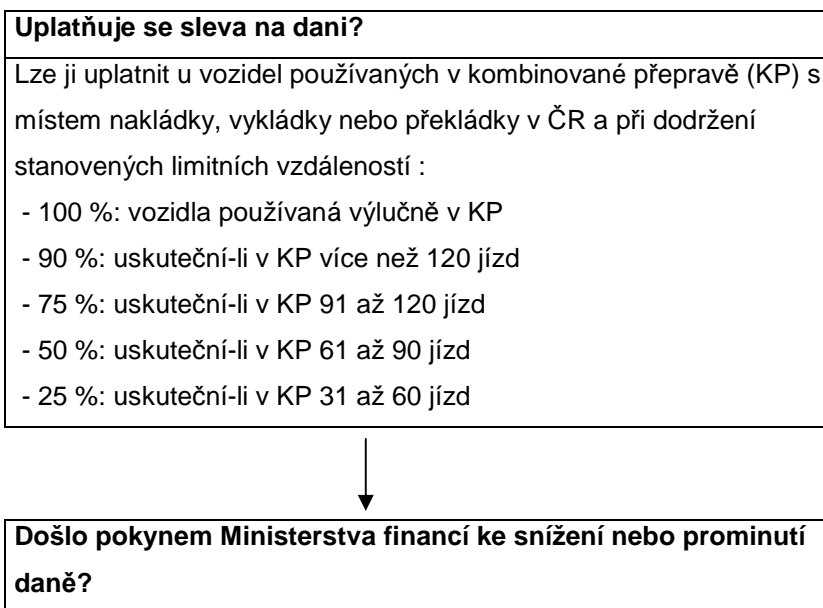


<b>Jaká je roční sazba daně?</b>
Zjišťuje se podle základu daně z číselných tabulek, uvedených v § 6 odst. 1 a 2 zákona o dani silniční, pro každé jednotlivé vozidlo samostatně.
odst. 1: sazby pro osobní automobily
odst. 2: sazby pro návěsy a ostatní vozidla



<b>Upravuje se daň snížením nebo zvýšením daňové sazby?</b>
- 100 %: vozidla s největší povolenou hmotností nad 3,5 t do 12 t, nejsou-li používána k podnikání
- 48 %: u vozidel s největší povolenou hmotností alespoň 12 t, nejsou-li používána k podnikání
+ 25 %: vozidla poprvé registrovaná do 31. 12. 1989
- 25 %: vozidla v sazbě podle odst. 2, určená pro činnosti výrobní povahy v rostlinné výrobě, je-li poplatníkem daně osoba provozující zemědělskou výrobu
- 48 %: po dobu 36 měsíců následujících od data první registrace
- 40 %: po dobu 37. až 72. měsíce od data první registrace
- 25 %: po dobu 73. až 108. měsíce od data první registrace
OA zaměstnance: možnost výběru mezi roční sazbou nebo denní sazbou 25 Kč
= <i>sazba daně pro výpočet výše daně a stanovení záloh</i>





*Zdroj: vlastní*

## 4.2 Možnosti snížení sazby daně

V následujícím přehledu je uveden postupný vývoj možnosti snížení daňové sazby (dříve osvobození od daně), jak ho lze najít v zákoně. Níže uvedené podmínky se vztahují na vozidla registrovaná v České republice. Změny jsou uváděny za jednotlivá zdaňovací období.

**1993:** Pro vozidla splňující limity stanovené zvláštními předpisy, kterými jsou: EHK OSN 83-01 a 83B (direktiva ES 89/458 nebo 91/441, US Federal 83) nebo předpis EHK OSN 24-03 a 49-02 (direktiva ES 72/306 a 88/77 až 91/542) bylo stanoveno, že budou nejdéle do 31. prosince 1995 osvobozena od daně. Nárok na osvobození se dal prokázat například údajem zapsaným v technickém průkazu vozidla v „rubrice 3b“ (u typu motoru uvedena poznámka „KAT“).

**1994:** Nárok na výše uvedené osvobození se u jednoho poplatníka vztahuje na počet návěsů odpovídající počtu tahačů splňujících stanovené podmínky.

**1995:** Podmínky osvobození od daně se nově rozšiřují i na vozidla splňující zpřísněné limity stanovené zvláštními předpisy, kterými jsou OSN 49-02 B (direktiva ES 91/542 B) a direktiva ES 94/12. Tato vozidla se osvobozují do 31. prosince 1996.

**1996-1997:** Zůstávají směrodatné zpřísněné limity stanovené předpisy EHK OSN 49-02 B (direktiva EU/EHS 91/542 B) a direktiva EU/EHS 94/12. Nově se uvádí předpis EHK OSN 83-03. Vozidla splňující tyto předpisy se osvobozují do 31. prosince 1998.

**1998:** Ke směrnici EHK OSN 83-03 se vkládají písmena B,C. Doplnují se další směrnice EU/EHS 96/1, EU/EHS 96/44 a EU/EHS 96/69 a osvobození zůstává do 31. prosince 1998.

**2000:** Odstavec o osvobození vozidel podle shora uvedených směrnic se ruší. Vznikají nové odstavce, které hovoří o snížení daně. Přibývá směrnice OSN 83-04 B,C. Tato a všechny směrnice, na základě kterých byla vozidla do 31. 12. 1998 osvobozena, nyní stanovují limity úrovně Euro 2. U vozidel, která tyto limity splňují, se snižuje daň o 25 % do 31. 12. 2001. Splňují-li vozidla limity úrovně Euro 3 (limity stanoví prováděcí předpis), dochází ke snížení sazby daně 31. 12. 2001 o 50 % a od 1. 1. 2002 o 25 %. Opět platí, že u jednoho poplatníka se snížení vztahuje na počet návěsů odpovídající počtu tahačů splňujících podmínky pro toto snížení.

**2000-2001:** K dosud uvedeným předpisům přibyla směrnice 98/77/ES (Euro 2).

**2002-2003:** Od roku 2002 se snížení daně při splnění emisních limitů Euro 2 netýká osobních automobilů.

Snížení sazby u limitů Euro 2 zůstává 25 % a prodlužuje se do 31. 12. 2003.

Snížení sazby u limitů Euro 3 se stanovuje opět na 50 %, a to do 31. 12. 2003.

U vozidel registrovaných v České republice do 31. 12. 1989 dochází poprvé ke zvýšení sazby daně. Sazba se zvyšuje o 15 %.

**2004-2005:** U osobních automobilů již nelze uplatnit snížení daně ani při splnění emisních limitů Euro 3.

Zákon nyní uvádí pouze předpisy Evropské hospodářské komise OSN 49-02 B (směrnice 91/542/B/EHS, směrnice 96/1/ES) a Evropské hospodářské komise OSN 83-04 B, C

(směrnice 96/69/ES, směrnice 98/77/ES). Týkají se limitů úrovně Euro 2 a sazba daně se u vozidel splňujících tyto limity snižuje o 60 % do 31. 12. 2005.

U vozidel splňujících limity úrovně Euro 3 a limity vyšší úrovně stanovené předpisy Evropské hospodářské komise OSN R 83-05 (směrnice ES 1999/102, směrnice ES 2001/1, směrnice 2001/100, směrnice ES 2002/80) a Evropské hospodářské komise OSN R 49-03 (směrnice ES 1999/96, směrnice ES 2001/27), popřípadě dalšími předpisy Evropské hospodářské komise OSN a směrnice ES, se sazba daně snižuje o 66 % do 31. 12. 2006.

**2006-2007:** Snížení sazby daně u limitů Euro 2 se mění na 40 % a u limitů Euro 3 a vyšších na 48 %. V obou případech do 31. 12. 2007.

**2008:** Dochází ke zcela novému způsobu uplatňování snížení daně, a to podle data první registrace vozidla. Opět se zavádí snížení daně i pro osobní automobily. Sazba daně se u vozidel snižuje o 48 % po dobu následujících 36 kalendářních měsíců od data jejich první registrace a o 40 % po dobu následujících dalších 36 kalendářních měsíců a o 25 % po dobu následujících dalších 36 kalendářních měsíců. Nárok na příslušné snížení sazby daně vzniká počínaje kalendářním měsícem prvé registrace vozidla a končí u téhož vozidla po 108 kalendářních měsících.

**2009:** Snížení daně podle data první registrace lze použít i pro přípojná vozidla, u kterých se dosud mohlo uplatňovat pouze v závislosti na množství tahačů splňujících dané předpisy. Mění se zvýšení sazby u vozidel registrovaných poprvé v ČR nebo v zahraničí do 31. 12. 1989. Sazba daně se zvyšuje o 25 %.

Jak z přehledu vyplývá, není lehké se v jednotlivých předpisech orientovat. Ministerstvo financí proto vydalo v metodickém pokynu ze dne 5. 1. 2001 tabulku předpisů EHK OSN a směrnic EU podle kategorií vozidel a úrovně limitů emisí škodlivin ve výfukových plynech (příloha 1), kterou naposledy aktualizovalo dne 5. 3. 2008. S použitím těchto údajů jsou v následující tabulce směrnice uvedené v zákoně převedeny na normy Euro 2 a 3. Tabulka 7 zachycuje vývoj změn v sazbách daně u vozidel registrovaných v ČR kromě osobních automobilů.



Tabulka 7 Vývoj změn v sazbách daně u silničních vozidel registrovaných v ČR  
(mimo osobní automobily)

zdaňovací období	Vozidla v základní sazbě	Vozidla registrovaná před 31.12.1989	Vozidla s údajem KAT	Vozidla splňující EURO 2	Vozidla splňující EURO 3
1993	zákl. sazba (ZS)	ZS	osvobozeno		
1994	ZS	ZS	osvobozeno		
1995	ZS	ZS	osvobozeno	osvobozeno	
1996	ZS	ZS	ZS	osvobozeno	
1997	ZS	ZS	ZS	osvobozeno	
1998	ZS	ZS	ZS	osvobozeno	
1999	ZS	ZS	ZS	ZS	
2000	ZS	ZS	ZS	ZS-25%	ZS-50%
2001	ZS	ZS	ZS	ZS-25%	ZS-50%
2002	ZS	ZS +15%	ZS	ZS-25%	ZS-50%
2003	ZS	ZS +15%	ZS	ZS-25%	ZS-50%
2004	ZS	ZS +15%	ZS	ZS-60%	ZS-66%
2005	ZS	ZS +15%	ZS	ZS-60%	ZS-66%
2006	ZS	ZS +15%	ZS	ZS-40%	ZS-48%
2007	ZS	ZS +15%	ZS	ZS-40%	ZS-48%
2008	ZS	ZS +15%	ZS	sazby podle data první registrace	
2009	ZS	ZS +25%	ZS		

Zdroj: vlastní

Možnosti snižování sazeb daně silniční se v průběhu let různě měnily. Hlavní vliv na tento vývoj měly předpisy a normy Evropské hospodářské komise OSN a Evropského společenství. Nejdříve byla vozidla splňující emisní limity od daně osvobožována. Od roku 2000 došlo k zásadní změně a místo osvobození od daně bylo zavedeno snížení sazby daně. Do roku 2007 bylo snížení sazby daně odvozeno od plnění emisních limitů Euro. S platností od roku 2008 dochází k další změně a snížení sazby daně je odvozeno od data první registrace vozidla.

Základní sazby daně se změnilly pouze jednou, a to hned v první novele zákona, kdy došlo od roku 1994 i k úpravě hmotnosti vozidel a změně měny z Kčs na Kč.

### 4.3 Snížení sazby daně v období 2000-2007

Na modelovém vozidle bude nyní spočítána výše daně v období let 2000 až 2007 v závislosti na tom, zda se jedná o základní sazbu (ZS), zvýšenou sazbu pro vozidla registrovaná do 31. 12. 1989 nebo sníženou sazbu pro vozidla splňující emisní limity Euro 2 nebo Euro 3.

**Modelové vozidlo: jízdní souprava skládající se z tahače a návěsu**

**Tahač návěsů: 2 nápravy, největší povolená hmotnost 18 t, ZS: 23 700 Kč**

**Návěs: 3 nápravy, součet největších povolených hmotností na nápravy 24 t, ZS: 27 300 Kč**

Tabulka 8 Výše sazby daně u modelového vozidla v letech 2000-2007

TAHAČ					NÁVĚS				
zdaňovací období	ZS	registrace do r. 1989	EURO2	EURO3	zdaňovací období	ZS	registrace do r. 1989	EURO2	EURO3
2000	23 700	23 700	17 775	11 850	2000	27 300	27 300	20 475	13 650
2001	23 700	23 700	17 775	11 850	2001	27 300	27 300	20 475	13 650
2002	23 700	27 255	17 775	11 850	2002	27 300	31 395	20 475	13 650
2003	23 700	27 255	17 775	11 850	2003	27 300	31 395	20 475	13 650
2004	23 700	27 255	9 480	8 058	2004	27 300	31 395	10 920	9 282
2005	23 700	27 255	9 480	8 058	2005	27 300	31 395	10 920	9 282
2006	23 700	27 255	14 220	12 324	2006	27 300	31 395	16 380	14 196
2007	23 700	27 255	14 220	12 324	2007	27 300	31 395	16 380	14 196
součet	189 600	210 930	118 500	88 164	součet	218 400	242 970	136 500	101 556
% poměr k ZS	100	111	63	47	% poměr k ZS	100	111	63	47
porovnání se ZS	0	+ 21 330	- 71 100	- 101 436	porovnání se ZS	0	+ 24 570	- 81 900	- 116 844

Zdroj: vlastní

Jak je z obou tabulek patrné, lze reálný ukazatel v předposledním řádku aplikovat obecně na jakoukoliv sazbu. Vždy bude platit, že by oproti základní sazbě bylo celkem za roky 2000 až 2007 zapláceno za vozidlo registrované do 31. 12. 1989 o 11 % více, za vozidlo splňující předpisy Euro 2 o 37 % méně a za vozidlo splňující předpisy Euro 3 o 53 % méně.

V konkrétním případě by dopravce ušetřil za jízdní soupravu splňující Euro 3 celkem 218 280 Kč, za soupravu splňující Euro 2 by ušetřil 153 000 Kč, ale za soupravu registrovanou před rokem 1989 by zaplatil o 45 900 Kč více oproti základní sazbě.

#### 4.4 Snížení sazby daně v období 2008-2009

Od 1. ledna 2008 došlo na základě novely zákona ke změně, podle které se již roční sazba daně nesnižuje v závislosti na tom, zda vozidlo plní limity emisí škodlivin ve výfukových plynech podle předpisů Euro 2 a vyšších. Nově se roční sazba snižuje v závislosti na první registraci vozidla, a to po dobu devíti let.

Zatímco v roce 2008 platilo pro návěsy ještě staré pravidlo, podle kterého mohly být zařazeny do snížené sazby jen v závislosti na množství tahačů splňujících podmínky pro snížení daně, od roku 2009 už i u nich záleží pouze na datu první registrace. Následující tabulka ukazuje, o kolik procent si lze v průběhu 108 měsíců od data první registrace snížit základní sazbu daně.

Tabulka 9

Výpočet snížení sazby daně podle data první registrace														
měsíc registrace	rok vozidla	% snížení v jednotlivých měsících												rok
		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	
1	2008	48	48	48	48	48	48	48	48	48	48	48	48	2008
		48	48	48	48	48	48	48	48	48	48	48	48	2009
		48	48	48	48	48	48	48	48	48	48	48	48	2010
		40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	2011
		40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	2012
		40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	2013
		25	25	25	25	25	25	25	25	25	25	25	25	2014
		25	25	25	25	25	25	25	25	25	25	25	25	2015
		25	25	25	25	25	25	25	25	25	25	25	25	2016
		0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2017

Zdroj: <http://cds.mfcr.cz> (ze dne 13. 12. 2009)

U modelového vozidla dochází, v závislosti na datu první registrace, k následujícím změnám základní sazby daně.

Tabulka 10 Výše sazby daně u modelového vozidla v letech 2008 a 2009

roční sazba daně pro rok 2008				roční sazba daně pro rok 2009			
datum registrace	tahač	návěs	celkem	datum registrace	tahač	návěs	celkem
1/2000	17 775	20 475	38 250	1/2000	23 700	27 300	51 000
1/2001	17 775	20 475	38 250	1/2001	17 775	20 475	38 250
1/2002	17 775	20 475	38 250	1/2002	17 775	20 475	38 250
1/2003	14 220	16 380	30 600	1/2003	17 775	20 475	38 250
1/2004	14 220	16 380	30 600	1/2004	14 220	16 380	30 600
1/2005	14 220	16 380	30 600	1/2005	14 220	16 380	30 600
1/2006	12 324	14 196	26 520	1/2006	14 220	16 380	30 600
1/2007	12 324	14 196	26 520	1/2007	12 324	14 196	26 520
1/2008	12 324	14 196	26 520	1/2008	12 324	14 196	26 520
				1/2009	12 324	14 196	26 520

Zdroj: vlastní

Z tabulek 8, 9 a 10 lze vypočítat, že snížená sazba za první tři roky od data první registrace je stejná jako v letech 2006 a 2007 za vozidlo splňující předpisy Euro 3.

## 4.5 Porovnání časového a výkonového zpoplatnění

Provoz na vybraných úsecích dálnic a rychlostních silnic byl pro vozidla nad 12 tun do roku 2006 zpoplatněn časovým poplatkem. Od roku 2007 došlo ke změně a pro tato vozidla bylo zavedeno mýto.

Tabulka 11 Porovnání časového poplatku a mýta

Časový poplatek - 2006			Mýto - 2007 až 2009						
kategorie vozidla	časová platnost	Kč	emisní limity	EURO 2			EURO 3		
			počet náprav	2	3	4+	2	3	4+
nad 12 t	roční	14 000	sazby v Kč/km	2,3	3,7	5,4	1,7	2,9	4,2
	2 měsíční	3 500	km	6 087	3 784	2 593	8 235	4 828	3 333
	15 denní	1 300	km	1 522	946	648	2 059	1 207	833
	1 denní	250	km	565	351	241	765	448	310
			km	109	68	46	147	86	60

Zdroj: vlastní

V tabulce 11 je spočítáno, kolik kilometrů by vozidla ve výkonovém zpoplatnění ujela za cenu časového poplatku z roku 2006.

Při ujetí 50 000 km za rok platil dopravce v letech 2007-2009 za provoz výše uvedené modelové jízdní soupravy o 5 nápravách při sazbě 5,4 Kč/km (Euro 2) o 256 000 Kč více, než za roční dálniční kupón v roce 2006. Náklady na 1 km tak v tomto případě vzrostly z 0,28 Kč na 5,4 Kč o 5,12 Kč, což je nárůst o 1929 %. Při sazbě 4,2 Kč/km (Euro 3) zaplatil o 196 000 Kč více a náklady na 1 km tak vzrostly z 0,28 Kč na 4,2 Kč o 3,92 Kč, což je nárůst o 1500 %. Rozdíl ve výši poplatků je níže graficky znázorněn. S vyšším počtem ujetých kilometrů se tento nárůst dále zvyšuje. Lze konstatovat, že v důsledku zavedení mýta podstatně vzrostly náklady na provoz vozidel jezdících po zpoplatněných pozemních komunikacích.

Graf 1

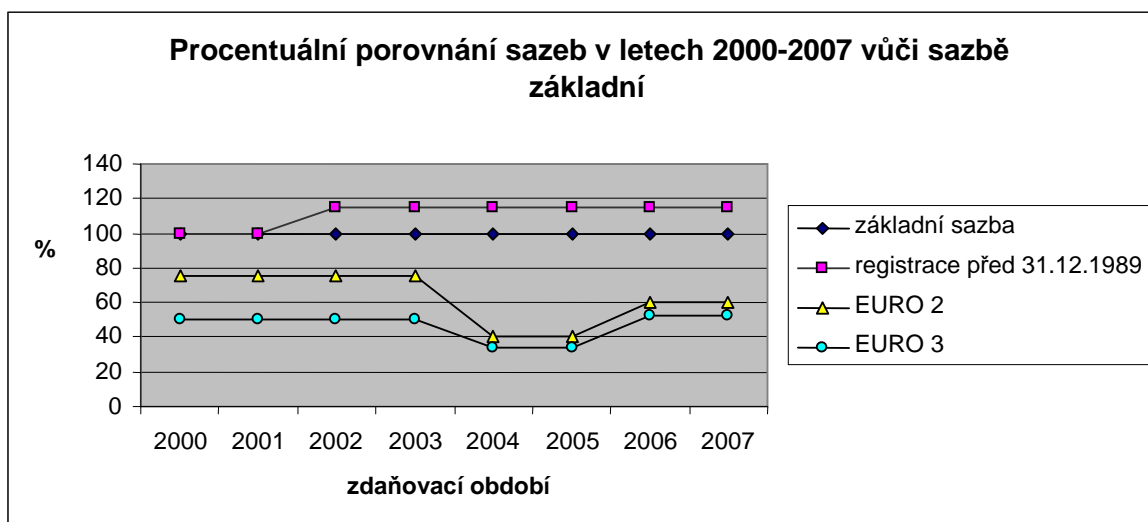


Zdroj: vlastní

## 5. NÁVRHY ŘEŠENÍ DANÉ PROBLEMATIKY

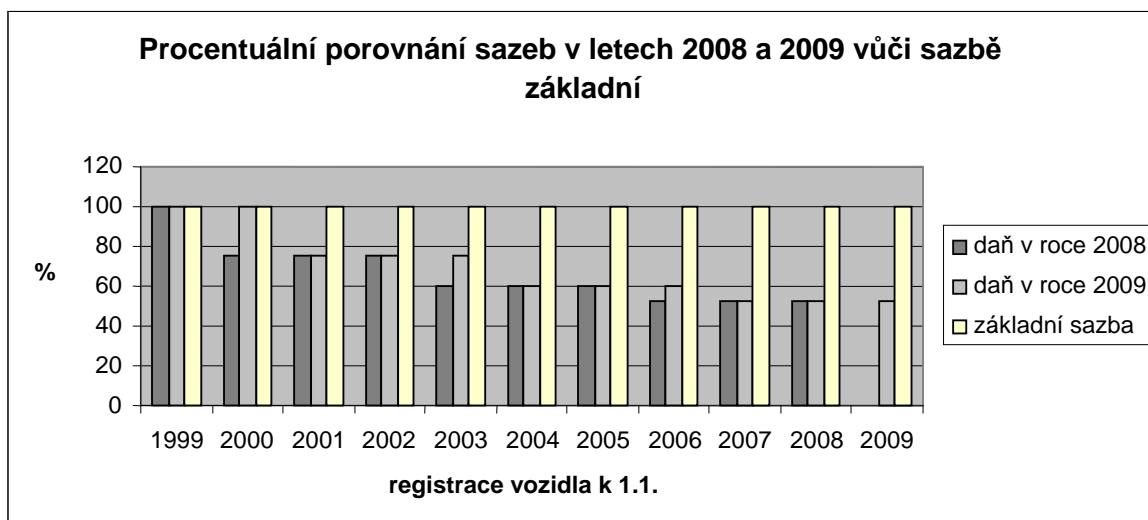
V následujících grafech je znázorněn vývoj sazby daně silniční, tak jak byl v předchozí části analyzován.

Graf 2



Zdroj: vlastní

Graf 3



Zdroj: vlastní

Na grafu 2 je vidět, jak se stát snažil vést dopravce k tomu, aby si pořizovali vozidla splňující úroveň emisních limitů Euro 2 a vyšší. Sazby u těchto vozidel se ve sledovaném období průměrně pohybovaly na 62,5 % základní sazby u Euro 2 a na 46,5 % základní sazby při splnění vyšších emisních limitů. Z grafu 3 vyplývá, že zákon i nadále motivuje provozovatele k pravidelné obnově vozového parku. Stáří vozidla by nemělo přesáhnout devět let, protože desátý rok od data první registrace už nemůže být uplatněno žádné snížení sazby daně.

Toho, aby podnikatel platil co nejnižší daň silniční, lze dosáhnout pouze při provozování vozidla po dobu nejvýše tří let od data jeho první registrace. Pokud jej bude provozovat šest let, bude po dobu prvních tří let činit snížení sazby daně 48 % a po dobu následujících tří let 40 %, což je pouze 8% rozdíl. Za sedmý, osmý a devátý rok provozu bude snížení činit již jen 25 % a podnikatel by měl v této době již uvažovat o koupi nového vozidla. Učinit by tak měl nejpozději do té doby, než přestane moci uplatňovat snížení sazby daně u původního vozidla.

Při pravidelném užívání pozemních komunikací podléhajících výkonovému zpoplatnění je výhodnější provozovat vozidla splňující emisní limity Euro 3 a vyšší, za které se platí nižší mýtné sazby. Zavedením mýtného došlo nejen ke změně ve zpoplatnění, ale i k jeho podstatnému zvýšení. Zatímco v roce 2006 byla za dálniční známku placena paušální roční částka 14 000 Kč, v letech 2007 až 2009 se platí sazba za každý ujetý kilometr a například v případě vozidla o čtyřech nápravách spadajícího do emisní třídy Euro 3 dochází ke zvyšování daňové zátěže již po 3 333 km.

Vyhnout se placení mýtného je možné použitím objízdnych tras. Tuto možnost však dopravce použije pouze za předpokladu, že je to pro něj skutečně výhodnější. Objízdna trasa může být například mnohem delší a její kvalita horší oproti zpoplatněné komunikaci.

## 6. DISKUZE

Daňové zatížení v roce 2009 u výše uvedeného modelového vozidla bude nyní porovnáno na modelové trase. Trasa z Brna-Slatiny do Prahy-Chodov je dlouhá 204,2 km. Tuto trasu jezdí každé vozidlo dvakrát týdně tam a zpátky. Ročně tak najezdí po komunikaci podléhající výkonovému zpoplatnění 42473,6 km.

**Příklad 1:** První registrace tahače i návěsu před 31. 12. 1989. Tahač nesplňuje limity Euro.

*Sazba daně bude zvýšena o 25 %.*

*Tahač:  $23\,700 \times 1,25 = 29\,625$  Kč*

*Návěs:  $27\,300 \times 1,25 = 34\,125$  Kč*

*Roční daň silniční:  $29\,625 + 34\,125 = 63\,750$  Kč.*

*Mýtné:  $5,4 \times 42\,473,6 = 229\,357,44$  Kč*

*Roční daňová zátěž:  $63\,750 + 229\,357,44 = 293\,107,44$  Kč*

**Příklad 2:** První registrace tahače i návěsu 20. 4. 2000. Tahač splňuje limity Euro 2.

*Za první 3 měsíce se uplatní snížení sazby daně o 25 %, jelikož se jedná o 106.-108. měsíc od data první registrace. Za ostatní měsíce se platí vždy 1/12 základní sazby.*

*Tahač:  $(3 \times 23\,700/12 \times 0,75) + (9 \times 23\,700/12) = 4\,443,75 + 17\,775 = 22\,218,75$  Kč*

*Návěs:  $(3 \times 27\,300/12 \times 0,75) + (9 \times 27\,300/12) = 5\,118,75 + 20\,475 = 25\,593,75$  Kč*

*Roční daň silniční po zaokrouhlení:  $22\,219 + 25\,594 = 47\,813$  Kč*

*Mýtné:  $5,4 \times 42\,473,6 = 229\,357,44$  Kč*

*Roční daňová zátěž:  $47\,813 + 229\,357,44 = 277\,170,44$  Kč*

**Příklad 3.** První registrace tahače i návěsu 2. 8. 2006. Tahač splňuje emisní limity Euro 3.

*1.-7. měsíc platí pro vozidla snížení sazby daně o 48 %, jelikož se jedná o 30.-36. měsíc od data první registrace. Za ostatní měsíce bude sazba snížena o 40 %.*

*Tahač:  $(7 \times 23\,700/12 \times 0,52) + (5 \times 23\,700/12 \times 0,6) = 7\,189 + 5\,925 = 13\,114$  Kč*

*Návěs:  $(7 \times 27\,300/12 \times 0,52) + (5 \times 27\,300/12 \times 0,6) = 8\,281 + 6\,825 = 15\,106$  Kč*

*Roční daň silniční: 28 220 Kč*

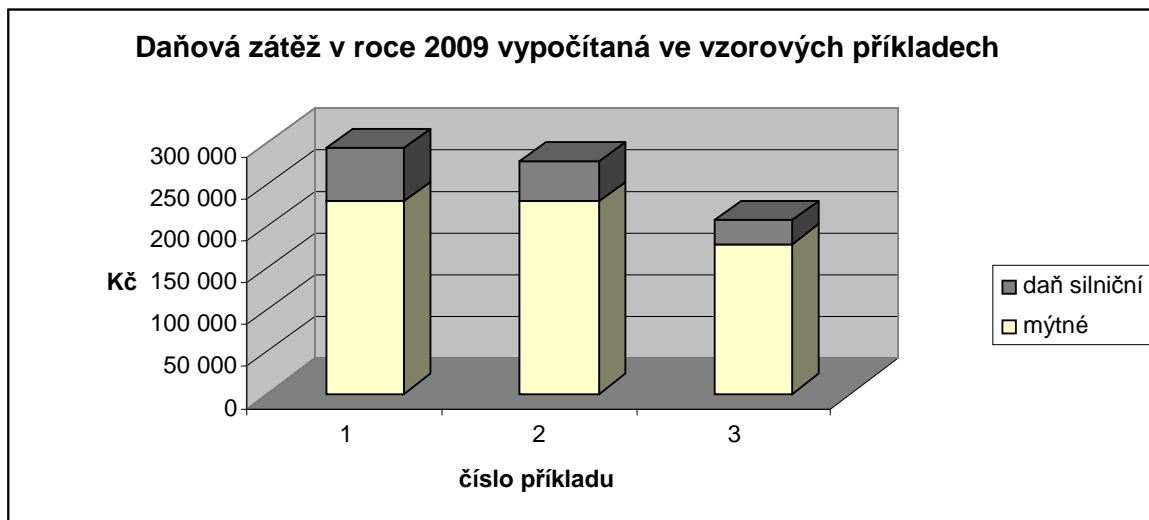
*Mýtné:  $4,2 \times 42\,473,6 = 178\,389,12$  Kč*

*Roční daňová zátěž:  $28\,220 + 178\,389,12 = 206\,609,12$  Kč*



Daňová zátěž vypočítaná v příkladech je znázorněna v následujícím grafu. U vozidla z roku 1989 musí být základní sazba daně silniční navýšena o 25 %. Na mýtném však zaplatí stejně, jako vozidlo novější splňující emisní limity Euro 2. Pouze vozidlo v emisní třídě Euro 3 nebo vyšší má výhodnější jak mýtnou sazbu, tak silniční daň.

Graf 4



Zdroj: vlastní

## 7. ZÁVĚR

Výše daňové zátěže při užívání pozemních komunikací podléhá častým změnám. Zatímco základní sazby daně silniční se od roku 1994 nezměnily, výši snížené daňové sazby nebylo možno predikovat více než dva roky dopředu.

Jak z analýzy vyplývá, došlo v roce 2004 k razantnímu snížení sazeb daně u vozidel splňujících emisní limity Euro 2 a 3. V roce 2003 bylo snížení u vozidel v emisní třídě Euro 2 jen 25 %, v roce následujícím činilo již 60 % a u emisní třídy Euro 3 dokonce 66 %. Od té doby dochází už jen k postupnému zmenšování procentuálního zvýhodnění. V roce 2007 činilo 40 % a 48 %. Od roku 2008 se u daně silniční upustilo od rozlišování emisních tříd. Vozidla jsou nyní zvýhodněna maximálně po dobu 9 let, a to o 48 % po dobu 36 měsíců následujících od data jejich první registrace, o 40 % po dobu následujících 36 měsíců a o 25 % po dobu dalších 36 měsíců. Tato úprava se vztahuje na všechna vozidla, tedy i na osobní automobily.

V oblasti mýtného se dá předpokládat, že bude docházet k optimalizaci využití tohoto systému, a to použitím všech nástrojů, které tento způsob zpoplatnění poskytuje. V době dokončování této práce byly uskutečněny některé změny. Od roku 2010 podléhají výkonovému zpoplatnění vozidla s povolenou hmotností nad 3,5 t. Byly zavedeny nové tarifní tabulky platné od 1. 2. 2010. Průběžně přibývají také nové mýtné úseky. Diskuse se vede o výkonovém zpoplatnění osobních automobilů nebo o zavedení mýta v Praze.

Je pozitivní, že způsob zdanění vozidel a zpoplatnění pozemních komunikací vedou k vývoji, výrobě a používání vozidel, která jsou šetrnější k životnímu prostředí. Již 10 let uplynulo od doby, kdy se začaly v České republice prodávat vozidla homologovaná podle předpisů požadujících splnění limitů Euro 3. Zvýšení sazby daně pro vozidla registrovaná před 31. 12. 1989, a tudíž nižší daň pro vozidla mladší, bylo pro dopravce jistě motivací k pořízení novějších vozidel, která emisní normy splňují.

Závěrem lze konstatovat, že v důsledku zavedení mýtného systému došlo ke zvýšení daňové zátěže nejen pro domácí, ale i zahraniční dopravce. Mýto se bude týkat stále více provozovatelů vozidel, a bude proto užitečné jeho vývoj a dopady i nadále sledovat.

## 8. SEZNAM LITERATURY

- [1] KUBÁTOVÁ, Květa. *Daňová teorie a politika*. 4., aktualizované vydání. 2006. ISBN: 80-7357-205-2
- [2] BERVIDOVÁ, Ludmila – VANČUROVÁ Pavlína. *Ekonomika veřejného sektoru*. 2008. ISBN: 978-80-213-1816-8
- [3] VANČUROVÁ, Alena – LÁCHOVÁ, Lenka – VÍTKOVÁ, Jana. *Daňový systém ČR 2004 aneb učebnice daňového práva*. 2004. ISBN: 80-86324-42-7
- [4] PUCHINGER, Zdeněk. *Úvodní kapitoly k daňové teorii: daňová soustava ČR*. 2006. ISBN: 80-244-1298-5
- [5] JANOUŠEK, Karel. *Daň silniční s komentářem 2. aktualizované a doplněné vydání*. ANAG, 2008. ISBN 978-80-7263-470-5
- [6] PRŮŠA, Petr. *Celní hospodářství a daňová soustava - pro kombinovanou formu studia*. 1. vydání. 2006. ISBN: 80-7194-915-9
- [7] NOVOTNÁ, Monika - NOVOTNÝ, Petr. *Zákon o dani silniční: komentář*. 1. vydání. 2006. ISBN 80-7179-512-7.
- [8] KUBÁTOVÁ, K. *Daňová teorie – úvod do problematiky*. 2. vydání. 2009. ISBN: 978-80-7357-423-9
- [9] ČARSKÝ, Jiří. *Vývoj nákladní dopravy na vybrané síti pozemních komunikací v ČR v souvislosti s jejich zpoplatněním a dalšími opatřeními*. 2008. ISBN: 978-80-01-04055-3
- [10] ČERNÝ, Václav. *Zavedení elektronického mýta v České republice*. *Silniční obzor*, 2008, roč. 69, č. 5, s. 111-118. ISSN: 0322-7154.

[11] *Elektronické mýtné - hmotnost vozidla a systém el. Mýtného* [on-line]. Dostupné z <http://www.mdcz.cz> [Citováno 1.prosince 2009].

[12] JANOUŠEK, Karel. *Daň silniční po vstupu do EU*. 2006. ISBN: 80-7263-238-8

[13] *Emisní normy* [on-line]. Dostupné z <http://www.dopravcetritya.cz> [Citováno 2.prosince 2009].

[14] KUBÁTOVÁ, Květa – VYBÍHAL, Václav. *Optimalizace daňového systému ČR*. 2004. ISBN: 80-86861-05-8

[15] KOČÍ, Roman. *Zákon o pozemních komunikacích s komentářem, prováděcími předpisy a vzory správních rozhodnutí*. 2. aktualizované a doplněné vydání. 2008. ISBN: 978-80-87212-02-8

[16] *Varianty plateb* [on-line]. Dostupné z <http://www.premid.cz> [Citováno 2.prosince 2009].

[17] ŠEJNA, Pavel. *Zdroje financování dopravní infrastruktury a návrh alokace disponibilních finančních prostředků*. *Silniční obzor*, 2007, roč. 68, č. 3, s. 59-64. ISSN: 0322-7154.

Zdroje:

- [www.businessinfo.cz](http://www.businessinfo.cz)
- [www.premid.cz](http://www.premid.cz)
- [www.dopravcetritya.cz](http://www.dopravcetritya.cz)
- nařízení vlády č. 272/2007 Sb.
- <http://cds.mfcr.cz>

## 9. PŘÍLOHY

Příloha 1 Tabulka předpisů

	EURO 2	EURO 3	EURO 4 a vyšší
osobní automobily kat. M1 s celkovou hmotností do 2,5 t nebo obsaditelností do 6 osob	R 83-03 B,C R 83-04 B,C, ES 94/12, ES 96/44, ES 96/69, ES 98/77	R 83/05A ES 98/69A ES 1999/102A ES 2001/1A ES 2001/100A ES 2002/80A ES 2003/76A ES 2006/96A	R 83-05B (83 R II) ES 98/69B ES 1999/102B ES 2001/1B ES 2001/100B
osobní automobily kat. M1 s celkovou hmotností nad 2,5 t a/nebo obsaditelností nad 6 osob, užitková vozidla kat. N1, některá užitková vozidla kat. M2 a N2	R 83-04B,C ES 96/69 ES 98/77	R 83-05A ES 98/69A ES 1999/102A ES 2001/1A ES 2001/100A ES 2002/80A ES 2003/76A ES 2006/96A	R 83-05 (83 R II) ES 98/69B ES 1999/102B ES 2001/1B ES 2001/100B ES 2002/80B ES 2003/76B ES 715/2007 ES 2006/96B
osobní automobily kat. M1 nad 3,5 t, autobusy kat. M2 a M3, užitková vozidla kat. N1, N2, N3	R 49-02B ES 91/542B ES 96/1	R 49-03A R 49-04A ES 1999/96A ES 2001/27A	R 49-03B1 R49-04B1 ES 1999/96B1 ES 2001/27B, B1, B2 ES 2005/55B1, B2, C, EEV ES 2005/78 ES 2006/51 ES 2006/81B, C, D, E, G, K

Zdroj: <http://cds.mfcr.cz> (ze dne 28. 11. 2009)