

Bakalářský studijní program: **Ekonomika a management**

Studijní obor: **Účetnictví a finanční řízení podniku**

Poplatky spojené s provozem silničních motorových vozidel

BAKALÁŘSKÁ PRÁCE

Autor: **Iva BUŘVALOVÁ**

Vedoucí bakalářské práce: **Ing. Břetislav ANDRLÍK, Ph.D.**

Znojmo, 2020

Prohlášení

Prohlašuji, že jsem bakalářskou práci na téma Poplatky spojené s provozem silničních motorových vozidel zpracovala samostatně pod odborným vedením vedoucího Ing. Břetislava ANDRLÍKA, Ph.D. bakalářské práce a že veškeré použité zdroje jsem uvedla v Seznamu použité literatury.

V Praze dne 20.04.2020

.....

Iva BUŘVALOVÁ

Poděkování

Tímto bych ráda poděkovala svému vedoucímu Ing. Břetislavu ANDRLÍKOVÍ, Ph.D. za cenné rady a připomínky při zpracování bakalářské práce.



ZADÁNÍ BAKALÁŘSKÉ PRÁCE

Autor	Iva BUŘVALOVÁ
Bakalářský studijní program	Ekonomika a management
Obor	Účetnictví a finanční řízení podniku
Název	Poplatky spojené s provozem silničních motorových vozidel
Název (v angličtině)	Charges connected to road motor vehicles operation

Zásady pro vypracování:

Cíl práce: Cílem bakalářské práce je s využitím deskripce a analýzy problematiky poplatků při registraci a provozu silničních motorových vozidel identifikovat současnou podobu těchto nákladů spojených s provozem silničních motorových a navrhnout jejich úpravu s důrazem na environmentální škody vznikající provozem silničních motorových vozidel.

Postup práce:

1. Provést literární rešerši současného stavu poplatkové povinnosti registrace a provozu silničních motorových vozidel v ČR a vybraných zemích EU.
2. Vymezit historický vývoj v dané oblasti včetně identifikace číselných charakteristik na časové řadě minimálně 15 let.
3. Identifikovat v současnosti platnou legislativu v dané oblasti a provést její deskripci.
4. Modelovat a komparovat výši poplatků registrace a provozu v závislosti na zvolených prvcích environmentálních vlastností daného poplatku.
5. Diskutovat dosažené výsledky a navrhnout možné úpravy poplatků v ČR.

Metody: indukce, dedukce, analýza, komparace, syntéza, modelování.

Rozsah práce: 40 - 55

Seznam odborné literatury:

1. PARISH, Julian. *Essential Guide to Driving in Europe*. England: Veloce Publishing Ltd, 2018, 144 s. ISBN 978-17-8711-303-9.
2. STARÝ, Marek. *Dějiny daní a poplatků*. 1. vyd. Praha: Havlíček Brain Team, 2009, 220 s. ISBN 978-80-8710-915-1.
3. ŠIROKÝ, Jan. *Daně v Evropské unii*. 6. vyd. Praha: Linde, 2018, 392 s. ISBN 978-80-7201-925-0.
4. WEIGEL, Ondřej. *Aktualizovaný zákon č.361/2000 Sb. o provozu na pozemních komunikacích s platností od 1.4.2002*. 1. vyd. Praha: Computer Press, 2002, 72 s. ISBN 80-7226-621-7.

Datum zadání bakalářské práce: duben 2018

Termín odevzdání bakalářské práce: duben 2019



Buřvalová

Iva BUŘVALOVÁ
student

Andrlík
Ing. Břetislav ANDRLÍK, Ph.D.
vedoucí bakalářské práce

Březinová

doc. Ing. Hana BŘEZINOVÁ, CSc.
garant studijního oboru

Březinová

doc. Ing. Hana BŘEZINOVÁ, CSc.
rektorka SVŠE Znojmo

ABSTRAKT

Bakalářská práce se zabývá problematikou poplatků spojených s provozem silničních motorových vozidel. Obsahuje identifikaci historie a vývoje zmíněných poplatků, které jsou klasifikovány na mýtné, časový poplatek, silniční daň, poplatky při registraci vozidel, pohonné hmoty, správní poplatky a environmentální normy. V rámci zpracování byla provedena konfrontace se současným stavem a vymezení současných právních norem a výše poplatků nyní uplatňovaných v této souvislosti. Samostatná část byla věnována komparaci poplatků mezi vybranými státy Evropské unie a zjištění, které oblasti by bylo možné převzít a aplikovat v České republice, aby došlo ke snížení poplatků spojených s provozem silničních motorových vozidel.

Klíčová slova: Česká republika, Evropská unie, silniční motorová vozidla, správní poplatky, silniční daň, registrace vozidel, environmentální normy

ABSTRACT

The bachelor thesis is focused on the area of charges connected to the operation of road motor vehicles in the Czech Republic. It contains a detailed history and development of the aforementioned charges which are classified as toll, temporary charges, road tax, registration charges, fuel, administrative charges and environmental limits. The theoretical part of the thesis the confrontation of this knowledge with the current state was carried out, where legal standards and current charges were defined. The practical part of the thesis was focused on comparison of this knowledge with selected countries of the European Union and the applicability of these rules to the Czech Republic.

Key words: The Czech Republic, European Union, motor vehicles, temporary charges, road tax, registration charges, environmental limits

OBSAH

1	ÚVOD	10
2	CÍL PRÁCE A METODIKA	12
3	TEORETICKÁ ČÁST	13
3.1	HISTORIE	13
3.1.1	Historie vývoje pohonných hmot	14
3.1.2	Historie emisních zón a emisních plaket	16
3.1.3	Historie registračních / poznávacích značek	21
3.1.4	Historie správních poplatků v Čechách	23
3.2	SILNIČNÍ VOZIDLA	26
3.2.1	Definice silničního vozidla dle zákona č. 56/2001 Sb.	26
3.2.2	Registr a registrace silničních vozidel	26
3.3	POPLATKY SPOJENÉ S PROVOZEM SILNIČNÍCH MOTOROVÝCH VOZIDEL	27
3.3.1	Registrace vozidla	27
3.3.2	Povinné ručení	28
3.3.3	Státní technická kontrola dále jen (STK)	28
3.3.4	Měření emisí	30
3.3.5	Jiná pojištění vozidel	30
3.3.6	Pohonné hmoty	31
3.3.7	Údržba vozidla	32
3.3.8	Dálniční známky	32
3.3.9	Mýtné	35
3.3.10	Silniční daň	36
3.4	SHRNUTÍ TEORETICKÉ ČÁSTI	40
4	PRAKTICKÁ ČÁST	41
4.1	ČESKÁ REPUBLIKA	41
4.1.1	Silniční daň ČR	41
4.1.2	Pohonné hmoty ČR	43
4.1.3	Dálniční známky ČR	43
4.1.4	Mýtné ČR	44
4.1.5	Emisní plakety ČR	45
4.1.6	Registrace vozidel ČR	46
4.2	NĚMECKO	47
4.2.1	Silniční daň DE	47
4.2.2	Pohonné hmoty DE	49
4.2.3	Dálniční známky DE	49

4.2.4	Mýtné DE	49
4.2.5	Emisní plakety DE.....	52
4.2.6	Registrace vozidel DE	52
4.3	RAKOUSKO	52
4.3.1	Silniční daň AT.....	52
4.3.2	Pohonné hmoty AT.....	54
4.3.3	Dálniční známky AT	54
4.3.4	Mýtné AT	54
4.3.5	Emisní plakety AT.....	56
4.3.6	Registrace vozidel AT	56
4.4	SLOVENSKO	57
4.4.1	Silniční daň SK.....	57
4.4.2	Pohonné hmoty SK.....	59
4.4.3	Dálniční známky SK.....	59
4.4.4	Mýtné SK.....	60
4.4.5	Emisní plakety SK.....	61
4.4.6	Registrace vozidel SK	61
4.5	ŠVÝCARSKO.....	62
4.5.1	Silniční daň CH	62
4.5.2	Pohonné hmoty CH	63
4.5.3	Dálniční známky CH	64
4.5.4	Mýtné CH	64
4.5.5	Emisní plakety CH	64
4.5.6	Registrace vozidel CH.....	64
4.6	POLSKO.....	64
4.6.1	Silniční daň PL	64
4.6.2	Pohonné hmoty PL	65
4.6.3	Dálniční známky PL	65
4.6.4	Mýtné PL	66
4.6.5	Emisní plakety PL	67
4.6.6	Registrace vozidel PL.....	67
4.7	FRANCIE	67
4.7.1	Silniční daň FR.....	67
4.7.2	Pohonné hmoty FR.....	69
4.7.3	Dálniční známky FR.....	69
4.7.4	Mýtné FR.....	69
4.7.5	Emisní plakety FR	70

4.7.6	Registrace vozidel FR.....	70
4.8	POROVNÁNÍ DAT Z PRAKTICKÉ ČÁSTI.....	71
4.8.1	Silniční daň přepočítána na CZK.....	71
4.8.2	Pohonné hmoty přepočítány na CZK	72
4.8.3	Dálniční známky přepočítány na CZK	74
4.8.4	Mýtné přepočítané na CZK	80
4.8.5	Emisní plakety přepočítané na CZK.....	84
4.8.6	Registrace vozidel přepočítané na CZK	84
4.8.7	Dotazníkový průzkum	88
4.8.8	Návrh změn pro Českou republiku.....	91
5	ZÁVĚR.....	94
6	SEZNAM POUŽITÉ LITERATURY	95
6.1	LITERATURA	95
6.2	INTERNETOVÉ ZDROJE.....	96
7	SEZNAM TABULEK, OBRÁZKŮ A GRAFŮ.....	100
8	SEZNAM PŘÍLOH	102
9	PŘÍLOHY	103
	PŘÍLOHA I: PŘEHLED SPRÁVNÍCH POPLATKŮ ZPŮSOBILOSTI VOZIDEL 1952.....	103
	PŘÍLOHA II: PŘEHLED SPRÁVNÍCH POPLATKŮ ZPŮSOBILOSTI VOZIDEL 1955.....	107
	PŘÍLOHA III: ZÁKLADNÍ KATEGORIE VOZIDEL	111
	PŘÍLOHA IV: PRŮMĚRNÉ CENY STK A EMISÍ PRO STŘEDOČESKÝ KRAJ	115
	PŘÍLOHA V: PŘEHLED EMISNÍCH NOREM PRO UŽITKOVÁ VOZIDLA	116
	PŘÍLOHA VI: PŘEHLED PRŮMĚRNÝCH CEN POHONNÝCH HMOT.....	118
	PŘÍLOHA VII: DOTAZNÍKOVÝ PRŮZKUM.....	121
	PŘÍLOHA VIII: SAZBY DANĚ PRO NÁKLADNÍ AUTOMOBILY NĚMECKO	126
	PŘÍLOHA IX: SAZBY POPLATKŮ ZA TĚŽKÁ VOZIDLA VE ŠVÝCARSKU	128
	PŘÍLOHA X: SAZBA SILNIČNÍ DANĚ V ČR PRO NÁKLADNÍ AUTOMOBILY.....	130
	PŘÍLOHA XI: SAZBA SILNIČNÍ DANĚ V SLOVENSKO	132
	PŘÍLOHA XII: SAZBA SILNIČNÍ DANĚ V ŠVÝCARSKO	134
	PŘÍLOHA XIII: SAZBY MÝTNÉHO POLSKO	136

1 ÚVOD

Poplatky spojené s provozem silničních motorových vozidel jsou stále diskutovaným tématem. Lidé, kteří vlastní řidičské oprávnění, by měli sledovat změny v legislativě a řídit se aktuálními pravidly. Ústředním orgánem státní správy ve věcech dopravy, který stanovuje předpisy pro každý stát, je Ministerstvo dopravy.

Historie poplatků spojených s provozem silničních motorových vozidel sahá až do roku 1905, kdy vznikla povinnost registrace silničních motorových vozidel. Na veřejných silnicích nebylo možné používat jiná vozidla, než schválená úředním orgánem. Z důvodu vyzkoušení motorových vozidel ke způsobilosti a administrativou spojenou s registrací silničních motorových vozidel, bylo rozhodnuto o prvních správních poplatcích za registraci. Do roku 1905 platily různé vyhlášky k registraci, které nebyly podmíněny správními poplatky, zejména vzhledem k nízkému počtu silničních povozů a nízkému počtu veřejných komunikací.

Technický vývoj silničních motorových vozidel šel kupředu. Zhruba každých 5 až 10 let procházely hlavně motory různými inovacemi a vylepšeními. Neblahým důsledkem těchto inovací a vylepšení silničních motorových vozidel, se stalo počínající nepříznivé ovlivňování životního prostředí, a to zejména hlukem a škodlivými zplodinami. Většina těchto negativních jevů vzniká z důsledku nesprávné údržby vozidel a nesprávnou údržbou pozemních komunikací. Ministerstvo dopravy muselo reagovat na tyto aspekty a začala se zpříšňovat pravidla pro registraci vozidel, údržbu vozidel, technický stav vozidel, údržbu komunikací, pohonné hmoty a emisní normy vozidel.

Průkopníkem pro zavedení prvních emisních zón, které měly eliminovat výši prachových částic v ovzduší, se stalo Řecko v roce 1982. Následovalo Švédsko, které zřídilo v roce 1996 první emisní zónu v Göteborgu a tím snížilo v této zóně emise prachových částic z nákladní dopravy o 40%. Po Švédsku následovalo Česko v roce 1999, Dánsko v roce 2006, Německo v roce 2007, Maďarsko s Nizozemskem v roce 2008, Finsko v roce 2010, Portugalsko v roce 2011, Itálie s Norskem v roce 2012, Belgie, Rakousko a Anglie v roce 2015, v roce 2016 se přidala Francie a v neposlední řadě i Španělsko v roce 2017.

V průběhu roku 2019 začalo Německo ve velké míře rozšiřovat emisní zóny, které omezují vjezd silničním motorovým vozidlům do měst označených emisní zónou, jež nesplňují emisní normu. Vjezd je povolen pouze pro vozidla, která splňují emisní normu 4 a výše. Na základě zmíněného rozšíření emisních zón v Německu, se opět otevřela diskuze o zavedení emisních

zón pro Prahu, Brno a Ostravu, i v České republice. Zároveň se v průběhu roku 2019 řešila otázka změn dálničních známek a mýtného systému.

Důvodem pro výběr tohoto tématu je výše uvedený stoupající vliv nároků na provoz silničních motorových vozidel a životního prostředí.

2 CÍL PRÁCE A METODIKA

Cílem bakalářské práce je, s využitím deskripce a analýzy problematiky poplatků při registraci a provozu silničních motorových vozidel, identifikovat současnou podobu těchto nákladů spojených s provozem silničních motorových vozidel a navrhnout jejich úpravu s důrazem na environmentální škody vznikající provozem silničních motorových vozidel.

Teoretická část je zaměřena hlavně na popsání a průzkum vývoje poplatků spojených s provozem silničních motorových vozidel, od historie po současnost. Dále je zaměřena na vývoj a porovnání dopadu provozování silničních motorových vozidel na životní prostředí.

K dosažení stanovených cílů jsou v praktické části práce zpracovány především různé statistiky a studie zabývající se poplatky spojenými s provozem silničních motorových vozidel, jsou použity i dotazníky. Výstup zmíněných statistik, studií a dotazníků slouží k porovnání současné situace s provozem silničních motorových vozidel mezi Českou republikou a vybranými zeměmi Evropské unie. Konkrétní použitá literatura je uvedena v seznamu literatury.

Ke zpracování odborných témat, která se týkají technologií a vývoje silničních motorových vozidel jsou použity odborné zdroje, které jsou uvedeny v závěru práce.

3 TEORETICKÁ ČÁST

Poplatky s provozem silničních motorových vozidel souvisejí i s postupným technickým vývojem konstrukcí a motorů silničních motorových vozidel, zároveň jsou spjaty s identifikací a registrací do registračního systému. Z toho důvodu jsou následující kapitoly zaměřeny na historický vývoj motorů, pohonných hmot, registrací vozidel a správních poplatků.

3.1 Historie

V dávné minulosti byla postavena vozidla poháněná silou větru, tažená zvířaty nebo uváděná do pohybu lidskou silou. Od těchto obyčejných mechanických vozidel vedla cesta k prvním samohybným vozidlům poháněným nejdříve parním a později spalovacím motorem. První pokusy sestavit motor sahají až do 18. století. První vozidlo na pohon parním strojem zkonstruoval koncem 18. století Francouz J. Cugnot. Vozidlo mělo rychlost 4km/h (Hromádko, Hromádko, Höning a Miler, 2011, s. 11).

Počátek 19. století byl obdobím parních vozů, hlavně v Anglii a Rusku. V Čechách se konstrukcí parního vozidla zabýval mechanik Josef Božek, kdy v roce 1815 zhotovil parní automobil (Hromádko, Hromádko, Höning a Miler, 2011, s. 13). Dalším vynálezcem byl Josef Ressler, který v roce 1830 získal patent na parní vůz. V roce 1859 si Francouz Lenoir nechal patentovat vynález plynového motoru, se kterým v roce 1863 vyrobil vozidlo. Němci August Otto a Eugen Langen začali stavět motory podle Lenoira a v roce 1876 dostali patent. Z tohoto motoru vychází konstrukce moderního čtyřdobého benzinového motoru. V roce 1883 dostal patent Daimler a Maybach na čtyřdobý spalovací motor (Pilárik a Pabst, 2014, s. 8). Roku 1885 výrobce motorů C. Benz postavil tříkolové vozidlo. Později vznikl motor, který byl schopný spalovat těžké kapalné palivo (naftu) samovznícením od kompresního tepla, na kterém má velkou zásluhu Rudolf Diesel (Hromádko, Hromádko, Höning a Miler, 2011, s. 11). Do té doby byly motory, které byly schopny spalovat pouze lehké kapalné palivo (benzín). Proto se někdy označuje zážehový motor jako otto-motor a vznětový jako diesel-motor. V roce 1890 začala firma Panhard-Levassor vyrábět automobily s Daimlerovým motorem. V roce 1897 začala vyrábět lehčí a úspornější automobily firma Peugeot. V Anglii zahájila výrobu automobilů roku 1907 firma Austin. Zásluhou konstruktéra Royce, který vynalezl synchronizovanou převodovku, a jeho společníka Rollse, se začal vyrábět automobil, jehož největší předností byla tichá a spolehlivá jízda. Revoluci ve výrobě a masovém rozšíření automobilů přinesl v USA Henry Ford zavedením linkové sériové výroby modelu Ford T. Zmíněný model se vyráběl od

roku 1908 až do roku 1927. V Čechách byl v roce 1897 použit Benzův plochý dvouválec do vozu kočárového provedení v kopřivnické továrně na kočáry a železniční vozy (nyní továrna Tatra). Firma Laurin a Klement v Mladé Boleslavi vyrobila první automobil roku 1905 (Voituretta). Vůz měl třístupňovou převodovku se zpátečkou. Točivý moment se na zadní nápravu přenášel (podle přání zákazníka) buď tehdy obvyklým řetězovým převodem, nebo spojovacím hřídelem. Pražská továrna na automobily Praga začala s výrobou svých automobilů v roce 1907. Největším výrobcem osobních automobilů v České republice je Škoda Mladá Boleslav, která toto jméno nese od roku 1925, kdy byla firma Laurin a Klement sloučena se Škodovými závody v Plzni. Dnes je součástí automobilového koncernu Volkswagen. Automobily se postupně začaly vyrábět po celém světě. Od dob jejich počátků se v jejich konstrukci mnohé změnilo. Velkou modernizací prošel zejména motor, a to s ohledem na zvýšení výkonu, snížení hmotnosti, spotřeby paliva a omezení škodlivých výfukových plynů. Také v konstrukci karoserií bylo dosaženo rozhodujících změn ve prospěch zvýšení bezpečnosti, pohodlí a estetického vzhledu (Pilárik a Pabst, 2014, s. 8-9).

Ročně jsou ve světě vyráběny desítky milionů nových vozidel. V praxi tak vzniká potřeba každé konkrétní vozidlo jednoznačně označit (identifikovat). Identifikace vozidel je důležitá nejen pro policii a státní správu, ale i pro finanční instituce, pojišťovny, stanice technické kontroly, servisy apod. (Pilárik a Pabst, 2014, s. 9).

3.1.1 Historie vývoje pohonných hmot

V roce 1859 proběhl první ropný vrt v Pensylvánii pod vedením Edwina Draka za účelem získání suroviny, která nahradí svícení v lampách velrybím tukem. Edwin Drake v tu chvíli netušil, že tím „převrátí“ dosavadní vývoj průmyslu i světové ekonomiky. Na přelomu 19. a 20. století byly prováděny nové a nové vrty, přibývaly podniky, které se zabývaly zpracováním ropy. V roce 1863 John D. Rockefeller investoval do své první rafinérie a o sedm let později založil s dalšími podnikateli Standard Oil Company, tím se stal jedním z největších ropných magnátů. V České republice vznikly první rafinérie v roce 1887. Jedna v Záboří u Týnce nad Labem a druhá v Novém Bohumíně. Ve 20. století se ropa stala nepostradatelnou průmyslovou surovinou pro výrobu paliv, plastů, léků, hnojiv a pesticidů. Motorová paliva poháněla téměř všechny dopravní prostředky. S narůstající poptávkou po petroleji, parafínu a mazacích olejích, byly založeny další rafinérie v Kralupech, Kolíně a následně v dalších lokalitách Rakouska-Uherska (Benzina, 2016).

V roce 1904 proběhla v Praze valná hromada Českého klubu motocyklistů, který sdružoval majitele automobilů a motocyklů. Byl odhlasován návrh na zřízení „stanic klubu“, které by členům umožňovaly doplnění paliva a k odpočinku po náročné jízdě. Motoristé byli vyzváni k identifikaci lokalit, které by byly vhodné pro skladování většího množství benzínu. Do té doby se benzín prodával u vybraných hoteliérů, hokynářů, drogistů, lékárníků apod. Benzín odebírali ve skleněných 35litrových demižonech a prodával se na kilogramy, nikoliv na litry. Zásobování obchodníků se ujala kolínská rafinerie. Vznikla první mapa, kde byli vyznačeni všichni smluvní prodejci pohonných hmot. Poptávka po benzínu stoukala. V souvislosti s prudkým rozvojem motorismu se tato poptávka nepříznivě projevila na ceně benzínu, která se zdvojnásobila. V roce 1939 došlo k dalšímu zdražování pohonných hmot o 10 až 15 haléřů za litr. V roce 1941 v důsledku německé okupace podlehl prodej paliv přidělovému systému. Pohonné hmoty bylo možné zakoupit pouze na lístky a cena za litr stoupla až na 40 korun za litr. To byl důvod, proč obrat obchodu s pohonnými hmotami klesl o třetinu. Motoristé tuto situaci řešili přestavbou jejich vozidel na pohon dřevoplynem. V roce 1948 přešly všechny československé rafinerie pod státní správu a důsledkem přechodu bylo zavedení daně z obratu pro benzín. Zavedení daně způsobilo dvojnásobení ceny benzínu, levnější oranžově zbarvený stál 4 koruny a byl vyhrazen pro vozidla národních podniků, benzín pro veřejnost byl dražší. Konečně v roce 1953 byl zrušen přidělový systém a cena benzínu se snížila na 4 koruny za litr, nafta se prodávala za 2 koruny za litr (Benzina, 2016). Následovalo asi třicetileté období, kdy se průměrná cena benzínu pohybovala kolem 4 korun za litr a nafta o polovinu levněji. V roce 1991 stoupla průměrná cena za litr benzínu na 16 korun, nafta na 15 korun. V dalším roce se v rámci věcného usměrňování cen u motorové nafty snížila cena o 1 Kčs/litr a u benzínu se zvýšila o 1 Kčs/litr. V letech 1993-1996 se zvýšila průměrná cena nafty na 15.4 Kč/litr, benzín stoupl na 19 Kč/litr, byl to důsledek zavedení nové daňové soustavy (DPH a spotřební daně). V roce 1997 byla zrušena cenová regulace (Ministerstvo financí, 1991). V letech 1998-2005 se držela průměrná cena benzínu na 25 Kč/litr a nafta na 22 Kč/litr. Mezi roky 2006-2018 byla průměrná cena nafty 31 Kč/litr, cena benzínu se pohybovala kolem 32 Kč/litr. V roce 2019 je průměrná cena nafty 33.6 Kč/litr a průměrná cena benzínu je 33.1 Kč/litr (Český statistický úřad, 2001).

3.1.2 Historie emisních zón a emisních plaket

Spotřeba ropy se významnou měrou podílí také na nebezpečném znečišťování a poškozování životního prostředí. Naštěstí se díky stále přísnějším ekologickým normám daří negativní dopady na přírodu v mnoha směrech eliminovat (Benzina, 2016).

Z důvodu zvyšování se oxidu dusíku a prachových částic v ovzduší, začala některá města zavádět ekologické zóny, aby odvrátila zdravotní nebezpečí, které stanovuje evropská směrnice 2008/50/ES, o kvalitě vnějšího ovzduší a čistším ovzduší pro Evropu (Green-Zones, 2019).

Ekologické / emisní zóny nebo také nízkoemisní zóny jsou oblasti, které omezují vjezd silničních motorových vozidel dle výše jejich emisí, s cílem zlepšení kvality ovzduší. První taková zóna byla zřízena v řeckých Aténách v roce 1982. Další významná zóna byla zřízena ve Švédsku v roce 1996 v Göteborgu. Díky zmíněné zóně se podařilo snížit emise v této oblasti o 40%. V roce 1999 vznikla první emisní zóna i v České republice pro Prahu 1. Postupně se přidávaly další a další státy, jako například Dánsko v roce 2006, Německo v roce 2007, Maďarsko s Nizozemskem v roce 2008, Finsko v roce 2010, Portugalsko v roce 2011, Norsko s Itálií v roce 2012, Belgie, Rakousko a Anglie v roce 2015, Francie v roce 2016 a v neposlední řadě i Španělsko v roce 2017. Každý stát má pro emisní zóny vlastní předpisy a nařízení. Hlavními rozdíly jsou v kategorii vozidla, které má průjezd povolen či zakázán, dny v týdnu, kdy mohou určitá vozidla projíždět, druh motoru a pohonných hmot. Identifikátorem pro splnění podmínek pro průjezd emisními zónami jsou emisní plakety nebo registrace u příslušného orgánu. (Transport & Environment, 2019).

Emisní plaketa, nebo také ekologická plaketa, je označení silničního motorového vozidla, které určuje jeho emisní normu. Získává se na základě informací o emisní třídě z velkého technického průkazu, podle naměřených hodnot je pak udělena norma od Euro 1 po Euro 6 (viz Obrázek 1). Emisní normy pro užitková vozidla jsou uvedeny v příloze č. V (DieselNet, 1997).

Obrázek 1 Přehled emisních norem pro osobní automobily (kategorie M1)

Stage	Date	CO	HC	HC+NO _x	NO _x	PM	PN
		g/km					
Positive Ignition (Gasoline)							
Euro 1†	1992.07	2.72 (3.16)	-	0.97 (1.13)	-	-	-
Euro 2	1996.01	2.2	-	0.5	-	-	-
Euro 3	2000.01	2.30	0.20	-	0.15	-	-
Euro 4	2005.01	1.0	0.10	-	0.08	-	-
Euro 5	2009.09 ^b	1.0	0.10 ^d	-	0.06	0.005 ^{e,f}	-
Euro 6	2014.09	1.0	0.10 ^d	-	0.06	0.005 ^{e,f}	6.0×10 ¹¹ e,g
Compression Ignition (Diesel)							
Euro 1†	1992.07	2.72 (3.16)	-	0.97 (1.13)	-	0.14 (0.18)	-
Euro 2, IDI	1996.01	1.0	-	0.7	-	0.08	-
Euro 2, DI	1996.01 ^a	1.0	-	0.9	-	0.10	-
Euro 3	2000.01	0.64	-	0.56	0.50	0.05	-
Euro 4	2005.01	0.50	-	0.30	0.25	0.025	-
Euro 5a	2009.09 ^b	0.50	-	0.23	0.18	0.005 ^f	-
Euro 5b	2011.09 ^c	0.50	-	0.23	0.18	0.005 ^f	6.0×10 ¹¹
Euro 6	2014.09	0.50	-	0.17	0.08	0.005 ^f	6.0×10 ¹¹
<p>* At the Euro 1..4 stages, passenger vehicles > 2,500 kg were type approved as Category N₁ vehicles † Values in brackets are conformity of production (COP) limits a. until 1999.09.30 (after that date DI engines must meet the IDI limits) b. 2011.01 for all models c. 2013.01 for all models d. and NMHC = 0.068 g/km e. applicable only to vehicles using DI engines f. 0.0045 g/km using the PMP measurement procedure g. 6.0×10¹² 1/km within first three years from Euro 6 effective dates</p>							

Zdroj: DieselNet, 1997

První EURO normou byla směrnice číslo 70/220/EEC z roku 1970, která sblížovala právní předpisy tehdejších členů Evropských společenství, jež se týkala opatření proti znečišťování životního prostředí plyny ze zážehových motorů (Přehled emisních norem, 2018).

První klasickou normou byla v roce 1992 norma EURO 1, která nerozlišovala mezi vznětovým a zážehovým motorem. Norma EURO 2 snížila limity a rozdělila limitní hodnoty dle typu motoru. V roce 2000 byla zavedena norma EURO 3, která už rozlišovala zvlášť limity uhlovodíků a zvlášť limity oxidů dusíku. Normy EURO 4 a EURO 5 už byly zaměřeny na vznik škodlivin u vznětových motorů, hlavně na pevné částice a na emise oxidů dusíku. Norma EURO 6 zpřísnila limity pro emise oxidů dusíku. Aby nové vozy prošly v praxi novým testováním, které zavedla norma EURO 6c, musely být přidány filtry pevných částic i do zážehových motorů a téměř všechny motory vznětové musejí umět pracovat se systémem vstříkovaní AdBlue. Od roku 2019 se změnila forma testování a vozy se testují v reálním provozu na skutečné silnici tzv. RDE (Real Driving Emissions), v rámci modifikované normy EURO 6d – TEMP. Evropská unie však myslí mnohem dál a předpokládá, že od roku 2025

budou výrobci schopni prodat 15% bezemisních nebo nízkoemisních vozů, jinak jim hrozí pokuta (Přehled emisních norem, 2018).

Ministerstvo životního prostředí v roce 2019 pracuje na úpravě tabulky ekologické daně. Cílem je odstranit ze silnic staré automobily, které už dnes nevyhovují jak z bezpečnostního, tak z emisního hlediska (průměrné stáří auta v ČR je 13.7 let). Podle dostupných informací se jedná o dvou variantách. První varianta by měla zpoplatnit normu EURO 3 a měla by zvýšit poplatek u normy EURO 2 a EURO 1. Druhá varianta by měla také zpoplatnit normu EURO 3, ale o polovinu nižší částkou než varianta 1 a dále snížit poplatek za normy EURO 0 a EURO 1 (viz Obrázek 2)





Obrázek 2 Přehled cen ekologické daně podle normy






Orientační tabulka poplatků po chystaných změnách			
Emisní norma	Platná ekologická daň	Varianta 1.	Varianta 2.
EURO 0	10 000 Kč	10 000 Kč	8 500 Kč
EURO 1	5 000 Kč	10 000 Kč	8 500 Kč
EURO 2	3 000 Kč	5 000 Kč	3 500 Kč
EURO 3	Bez poplatku	3 000 Kč	1 500 Kč

Zdroj: Ekologická daň, 2019

Každý stát má jiné typy ekologických / emisních plaket (viz Obrázek 3). V České republice jsou v roce 2019 zřízené dvě ekologické / emisní zóny v hlavním městě Praha, které zakazují vjezd vozidlům třídy EURO 0-3, všech typů autobusů a nákladních vozidel od 3.5 tuny a 6 tun. Stejný zákaz platí pro kempingová vozidla, která jsou registrovaná jako nákladní. Vyšší třídy EURO jsou také zakázány, ale mají možnost požádat o výjimku formou registrace u místního úřadu. Registraci je nutné provést minimálně jeden měsíc před plánovaným vjezdem. Kontrolu zón a registrací pro průjezd monitoruje policie a obce. V případě porušení je vystavena pokuta ve výši 60 až 100 EUR.

Obrázek 3 Přehled emisních plaket, registrací a poplatků za porušení

Stát	Povinná plaketa/ registrace / jiné podmínky	Pokuta za nedodržení	Obrázky plaket
Belgie	registrace	150 -350 EUR	
Dánsko	plaketa	90 - 2700 EUR	
Finsko	jiná omezení	100 EUR	
Francie	plaketa	68-375 EUR	
Itálie	registrace	80-335 EUR	
Maďarsko	jiná omezení	97 EUR	
Nizozemsko	jiná omezení	95 EUR	
Norsko	jiná omezení	95 EUR	
Německo	plaketa	80 EUR	

Portugalsko	jiná omezení	120 EUR	
Rakousko	plaketa	90 - 2180 EUR	
Španělsko	plaketa		
Anglie	registrace	až 1000 EUR	
Česko	registrace	60-100 EUR	
Řecko	jiná omezení	200 EUR	
Švédsko	jiná omezení	100 EUR	
Švýcarsko	plaketa	455 EUR	

Zdroj: Vlastní zpracování

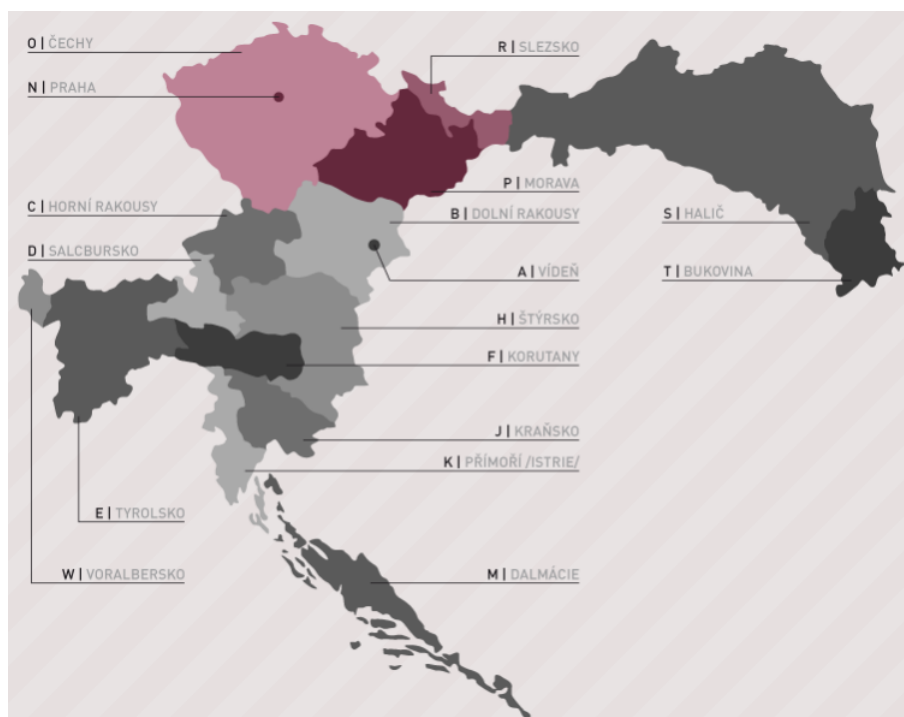
Aktuální informace o emisních zónách, plaketách, registracích, cenách a dalších pravidlech pro průjezd jsou dostupné na webu: <https://www.green-zones.eu/cz.html>.

3.1.3 Historie registračních / poznávacích značek

Před rokem 1905 nebylo povinné registrování vozidel, vše se řídilo různými vyhláškami, takže nebyly ani zavedeny poplatky za držení vozidel, registraci apod.

Dne 7. října 1905 byla vydána říšská sbírka pro Předlitavsko, kde se uvádí v paragrafu 26, že motorová vozidla musí mít registrační značku. Paragraf 48 potom uvádí platnost tohoto nařízení od 7. ledna 1906, kde je i rozdělení písmen pro jednotlivé země (viz Obrázek 4) (Zelený a Feuereisl, 2011, s.14). Zároveň v roce 1906 proběhlo historicky první sčítání motorových vozidel v českých zemích, kde úřady evidovaly celkem 73 automobilů a 228 motocyklů (Benzina, 2016).

Obrázek 4 Přidělená písmena k jednotlivým zemím



Zdroj: Zelený a Feuereisl, 2011, s. 15

České země byly součástí Rakouska-Uherska a systém registračních značek byl rozdělen na jeden systém pro Rakousko, druhý systém pro Uhersko (kam patřilo i Slovensko). V Rakousku se používaly značky bílé barvy s černým písmem, tvořilo ji zemské písmeno (viz mapa) a evidenční číslo od 1 do 999. Po vyčerpání kombinací se přidávala římská číslice za zemské písmeno a opět se začínalo se stejnou číselnou řadou od 1. Značky byly přidělovány územními úřady (př. hejtmánství, magistrát, městská rada) (Zelený a Feuereisl, 2011, s. 16).

V Uhrách byly registrační značky zavedeny nařízením uherského Ministerstva vnitra 57.000/1910 B. M. v roce 1910. Předtím byla vozidla evidována jen v Budapešti. Používaly se značky bílé barvy s červeným písmem (Zelený a Feuereisl, 2011, s. 42).

V roce 1918 po vzniku Československa, pokračoval systém značek beze změn. Ke změnám došlo v roce 1928, kdy byla sloučena Morava a Slezsko do Země Moravskoslezské. (Zelený a Feuereisl, 2011, s. 47).

Obrázek 5 Přidělená písmena pro Českoslovesko



Zdroj: Zelený a Feuereisl, 2011, s. 57

Dne 30. června 1932 došlo ke změně systému a muselo dojít k přeregistraci. Nově se začaly používat černé tabulky s bílým písmem a kódování bylo rozšířeno o číslice od 1 do 99.999. Po vyčerpání kombinací se za písmeno opět přidávala římská číslice. (Zelený a Feuereisl, 2011, s. 141 a 142).

Obrázek 6 Přidělená písmena po změnách v roce 1932



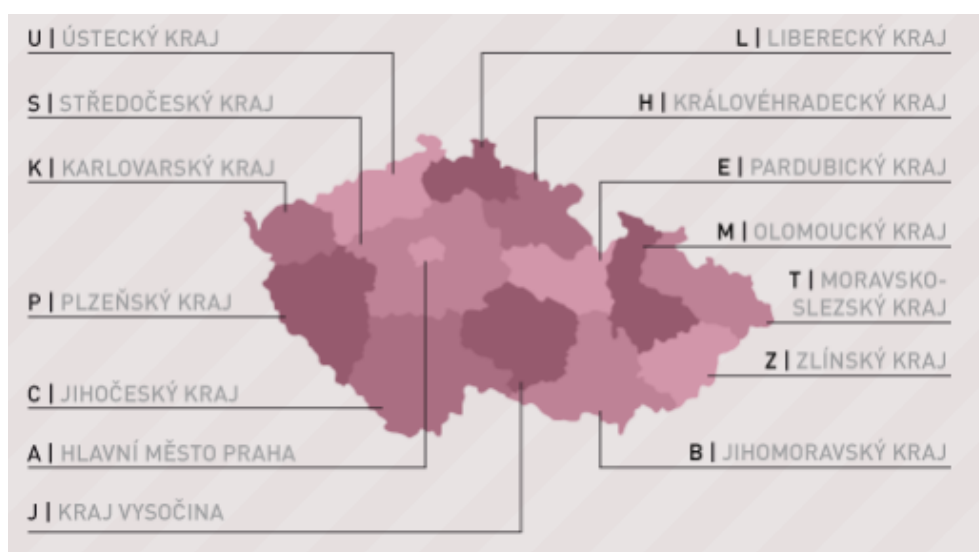
Zdroj: Zelený a Feuereisl, 2011, s. 142

Později byly registrační značky zpřísněny válečným systémem, který je ovlivnil na půl století. V letech 1946 – 1953 se změnila forma kombinací registračních značek, kde se za zemským písmenem začalo používat okresní kódování, které bylo unikátní a sloužilo jako „rozeznávač“.

Za okresním kódováním následovalo maximálně čtyřmístné evidenční číslo. Značky byly přidělovány okresními Národními výbory nebo Ředitelstvím národní bezpečnosti. (Zelený a Feuereisl, 2011, s. 263).

Následovalo zhruba 40ti leté klidné období, kdy vyhovoval systém okresního kódování. Změna nastala až v roce 2001, kdy už kapacitně nevyhovoval původní systém a přešlo se na krajské kódování (viz Obrázek 7) (Zelený a Feuereisl, 2011, s. 363).

Obrázek 7 Administrativní uspořádání ČR a krajské kódy



Zdroj: Zelený a Feuereisl, 2011, s. 363

V roce 2019 jsou registrační značky vydávány na příslušných odborech Obcí s rozšířenou působností, nejčastěji se jedná o Odbor dopravy. Výdej probíhá na základě vyplněné žádosti, doložení povinného ručení, velkého technického průkazu, evidenční prohlídky, platné STK a emisí. Nová registrační značka se přiděluje na základě trvalého pobytu vlastníka vozidla (Zákon č. 56/2001 Sb., o podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích).

3.1.4 Historie správních poplatků v Čechách

Historie správních poplatků sahá do roku 1905. Nařízení č. 176/1905 Sb., které bylo složeno ze 48 paragrafů, členěno do 7 oddílů, uvádí ve třetím oddíle zkoušení a schvalování vozidel. Při jízdě na veřejných silnicích bylo možné používat pouze úředně schválená vozidla. Žádost o schválení vozidla podával výrobce u zemského úřadu, kde bylo vozidlo vyrobeno. Způsobilost vozidla zkoušela zkušební komise, která za svou námahu obdržela náhradu, jejíž výši určoval zemský úřad a platil ji žadatel o schválení vozidla při podání žádosti.

Nařízení č. 310/1920 Sb. o vyzkoušení motorových vozidel, jakož i zkouškách řidičů takových vozidel v Čechách se skládalo ze 3 oddílů a 13 paragrafů. Nově byla v nařízení stanovena zkušební taxa: „Za vyzkoušení motorových vozidel ustanovuje se ve smyslu § 20 citovaného nařízení zkušební taxa za automobil Kč 100,- (jedno sto) a za motorové kolo Kč 50,- (padesát), kterou musí uchazeč složit ihned při předložení žádosti. Kromě toho dlužno složit ještě 3 K kolek na úřední potvrzení, 2 K kolek na protokol a 2 K v hotovosti za vyhotovení úředního potvrzení“ (§ 5 nařízení č. 310/1920 Sb, o vyzkoušení motorových vozidel (automobilů a motorových kol)).

Nařízení č. 9/1952 Sb. uvádí správní poplatky spojené s provozem silničních motorových vozidel (viz Příloha I). V Nařízení č. 60/1955 Sb. došlo k markantním změnám sazeb u některých položek, které byly sníženy téměř o polovinu (viz Příloha II). K dalším úpravám správních poplatků došlo v Zákoně č. 634/2004 Sb., o správních poplatcích.

Poplatky jsou vyměřeny, vybírány a vymáhány správním úřadem příslušným k provedení úkonu. „Od poplatku podle písmene a) třetí odrážky a písmene h) této položky jsou osvobozeni občané se zvlášť těžkým zdravotním postižením, kteří jsou držiteli průkazu ZTP nebo ZTP/P. Od poplatku podle písmene a) této položky jsou osvobozeny zápisy do registru vozidel prováděné na základě rozhodnutí soudu o dědickém řízení nebo rozhodnutí soudu o zániku společného jmení manželů. Od poplatku podle písmene a) této položky jsou osvobozeny zápisy do registru vozidel při změně právního postavení subjektu, jeho obchodní firmy nebo jeho názvu v souvislosti s převodem majetku státu podle zvláštního právního předpisu. Od poplatku podle písmene f) této položky je osvobozeno vydání tabulky zvláštní registrační značky pro jednorázové použití. Od poplatku podle písmene a), c) nebo g) této položky jsou osvobozeny úkony, při nichž je současně přidělena registrační značka elektrického vozidla. Předmětem poplatku není vyřazení silničního vozidla z provozu z důvodu jeho odcizení a zápis zániku silničního vozidla. Povinná výměna registrační značky a řidičského průkazu podle zvláštního právního předpisu.“ (Zákon č. 634/2004 Sb., o správních poplatcích, část II, položka 26). Sazba správních poplatků od roku 2004 po 2019 (viz Obrázek 8).

Obrázek 8 Správní poplatky registrace vozidel rok 2019

a) Zápis do registru silničních vozidel nebo zápis změny vlastníka nebo provozovatele v registru silničních vozidel, jde-li		
- o motocykl do 50 cm ³	Kč	300
- o motocykl nad 50 cm ³ včetně motocyklu s přívěsným nebo postranním vozíkem nebo motorové tříkolky, popřípadě motorové čtyřkolky	Kč	500
- o motorové vozidlo s nejméně čtyřmi koly	Kč	800
- o přípojné vozidlo do 750 kg hmotnosti včetně	Kč	500
- o přípojné vozidlo nad 750 kg hmotnosti	Kč	700
b) Vyřazení vozidla z provozu	Kč	200
c) Vydání tabulky registrační značky	Kč	200
		za každou tabulku
d) Vydání tabulky registrační značky na přání	Kč	5 000
		za každou tabulku
e) Vydání tabulky registrační značky s registrační značkou již tomuto silničnímu vozidlu přidělenou	Kč	600
		za každou tabulku
f) Vydání tabulky zvláštní registrační značky	Kč	500
		za každou tabulku
g) Zápis změny do technického průkazu vozidla a do registru vozidel	Kč	50

Zdroj: Zákon č. 634/2004 Sb., o správních poplatcích, položka 26

Obrázek 9 Správní poplatky o technické způsobilosti rok 2019

a) Vydání rozhodnutí o schválení technické způsobilosti		
- typu vozidla nebo samostatného technického celku	Kč	2000
- systému vozidla, konstrukční části vozidla nebo výbavy vozidla	Kč	1000
- při hromadné přestavbě vozidel	Kč	500
b) Vydání rozhodnutí o schválení technické způsobilosti typu vyráběného v malé sérii		
- vozidla nebo samostatného technického celku	Kč	2000
- systému vozidla, konstrukční části vozidla nebo výbavy vozidla	Kč	1000
- při hromadné přestavbě vozidel	Kč	500
c) Schválení technické způsobilosti jednotlivě vyrobeného nebo jednotlivě dovezeného vozidla	Kč	2000
d) Schválení technické způsobilosti jednotlivě dovezeného vozidla, jemuž bylo uděleno osvědčení o homologaci ES	Kč	1500
e) Schválení technické způsobilosti vozidla po přestavbě nebo schválení technické způsobilosti jednotlivě vyrobeného nebo dovezeného samostatného technického celku anebo za schválení užití vozidla k výcviku v autoškole	Kč	1000
f) Schválení technické způsobilosti vozidla po přestavbě spočívající v úpravě na alternativní palivo benzín - zkapalněný plyn nebo propanbutan	Kč	500
g) Vydání přílohy k rozhodnutí o schválení technické způsobilosti podle písmen a) nebo b)	Kč	50
		za každý list

Zdroj: Zákon č. 634/2004 Sb., o správních poplatcích, položka 27

Výše na Obrázku č. 8 jsou uvedeny aktuální minimální správní poplatky za rok 2019 dle zákona č. 634/2004 Sb., o správních poplatcích. Poplatky jsou individuální dle státních Stanic technických kontrol.

3.2 Silniční vozidla

3.2.1 Definice silničního vozidla dle zákona č. 56/2001 Sb.

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

Druhy vozidel dle Zákona č. 56/2001 Sb.:

- Motocykly
- Osobní automobily
- Autobusy
- Nákladní automobily
- Vozidla zvláštního určení a speciální vozidla
- Přípojná vozidla
- Ostatní silniční vozidla

Silniční motorová vozidla se rozdělují do kategorií L, M, N, O, T, C, R, S a Z. Rozdělení do kategorií stanovuje prováděcí právní předpis (§ 3 zákona č. 56/2001 Sb., o podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích) (viz Příloha III).

3.2.2 Registr a registrace silničních vozidel

Registr silničních vozidel je informační systém, který je spravován Ministerstvem dopravy.

Silniční vozidlo musí být zapsáno v registru vozidel. Pro splnění podmínek dle Zákona č. 56/2001 Sb., o podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích, je nutné doložit níže uvedené dokumenty:

- Žádost vlastníka nebo provozovatele silničního vozidla
- Velký technický průkaz
- Malý technický průkaz
- Protokol o evidenční kontrole silničního motorového vozidla
- Zelenou kartu vydanou podle zákona o pojištění odpovědnosti z provozu vozidla
- Protokol o technické prohlídce
- Protokol o emisní prohlídce

Na základě doložení výše zmíněných dokumentů je vozidlo zapsáno do registru silničních vozidel a jsou vydány registrační / poznávací značky.

3.3 Poplatky spojené s provozem silničních motorových vozidel

Provoz silničního vozidla generuje určité náklady na provoz, proto si je v této kapitole shrneme.

Přehled kategorií v bodech, které jsou rozepsány dále v práci.

- Registrace vozidla
- Povinné ručení
- Státní technická kontrola
- Emisní měření
- Jiná pojištění vozidel
- Pohonné hmoty
- Údržba vozidel
- Dálniční známky
- Mýtné
- Silniční daň

3.3.1 Registrace vozidla

Žadatel o registraci vozidla v roce 2019 zaplatí minimální poplatek, který je určen Zákonem č. 634/2004 Sb., o správních poplatcích, za zapsání do evidence vozidel, který činí 800kč (poplatek se může lišit dle Odboru dopravy), dále zaplatí evidenční kontrolu, která se pohybuje od 300-500kč (poplatek je individuální pro stanici Státní technické kontroly). Dále se vybírá poplatek na podporu sběru a využití autovraků takzvaná ekologická daň. S účinností zákona č. 383/2008 Sb., kterým je změněn zákon č. 185/2001 Sb., o odpadech a zákon č. 56/2001 o podmínkách provozu na pozemních komunikacích od 1. 1. 2009, je vybrán u vozidel kategorie M1 a N1 poplatek na podporu sběru, zpracování, využití a odstranění vybraných autovraků. Výše poplatku je dána mezní hodnotou emisí ve výfukových plynech v souladu s právními předpisy Evropských společenství. Každým rokem vstupují v platnost normy EURO vyšších hodnot, díky kterým se snižují limitní hodnoty oxidu dusíku, oxidu uhelnatého, uhlovodíků a pevných částic.

3.3.2 Povinné ručení

Povinné ručení je povinné pro každého vlastníka silničního vozidla, slouží k pokrytí škod, které jsou způsobeny provozovatelem vozidla. Vlastník nebo provozovatel vozidla si sjedná pojištění u vybrané pojišťovny. Pojišťovna mu vystaví zelenou kartu 1x originál a 1x kopii. Originál dokladu si vlastník nebo provozovatel vozidla uschová a kopii si uloží do vozidla k prokázání o pojištění, které je platné v České republice i v zahraničí. Poplatky za povinné ručení se skládají z mnoha faktorů. V první řadě hraje roli objem v cm^3 (viz Obrázek 10). Čím vyšší objem, tím vyšší poplatek, dále záleží na věku vlastníka / provozovatele vozidla, na množství let, které má klient najeté, kolik povinných ručení má uzavřeno a jak dlouho. Čím starší klient je a jezdí bez nehod, tím má lepší ceny a vyšší bonusy (Povinné ručení, 2019).

Obrázek 10 Běžné ceny dle objemu v cm^3

Objem v cm^3	Běžná cena
do 1000 cm^3	1 674 Kč
1001 - 1250	2 071 Kč
1251 - 1350	2 128 Kč
1351 - 1400	3 092 Kč
1401 - 1650	3 150 Kč
1651 - 1850	3 150 Kč
1851 - 2000	4 718 Kč
2001 - 2500	4 718 Kč
nad 2500 cm^3	6 838 Kč

Zdroj: Ceny povinného ručení, 2019

3.3.3 Státní technická kontrola dále jen (STK)

Stanice technické kontroly je pracoviště specializované na provádění technických prohlídek silničních vozidel. Jedná se o povinnou prohlídku technického stavu silničního vozidla. Technické kontroly mohou provádět pouze akreditované stanice. Každé vozidlo musí mít platnou technickou kontrolu. V případě, že ji nemá, není způsobilé k provozu na pozemních komunikacích.

„Technickou prohlídkou silničního vozidla se rozumí kontrola technického stavu a fungování silničního vozidla, jeho systémů, konstrukčních částí a samostatných technických celků a jejich vlivu na životní prostředí nebo evidenční kontrola silničního vozidla.

Technické prohlídky se podle účelu a rozsahu prováděných kontrol člení na:

- a) Pravidelné technické prohlídky,
- b) Technické prohlídky silničních vozidel určených k přepravě nebezpečných věcí,
- c) Technické prohlídky prováděné za účelem schválení technické způsobilosti silničního vozidla,
- d) Technické prohlídky prováděné za účelem zápisu silničního vozidla do registru silničních vozidel,
- e) Technické prohlídky prováděné při technické silniční kontrole podle zákona o silničním provozu,
- f) Technické prohlídky prováděné na žádost,
- g) Opakované technické prohlídky prováděné při zjištění vážné nebo nebezpečné závady na silničním vozidle,
- h) Opakované technické prohlídky prováděné v rámci státního odborného dozoru a
- i) Samostatně prováděné evidenční kontroly silničního vozidla.

Přístroje pro provádění technické prohlídky stanovené prováděcím právním předpisem schvaluje ministerstvo na základě zkoušek provedených pověřenou zkušebnou. Přístroje musí být metrologicky ověřeny a navázány“ (§ 47 zákona č. 56/2001 Sb., o podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích).

Poplatek za STK je individuální dle zvolené stanice. Pro přehled jsou uvedeny průměrné ceny pro Středočeský kraj (viz Tabulka 1, Průměrné ceny STK a emisí pro Středočeský kraj).

Tabulka 1 Průměrné ceny STK a emisí pro Středočeský kraj

STK M1, N1 (osobní)	STK N2 (nákladní)	Měření emisí zážehový s kat.	Měření emisí zážehový bez kat.	Vznětové motory (nafta)	LPG	Evidenční kontrola
884 Kč	1492 Kč	747 Kč	736 Kč	830 Kč	1049 Kč	402 Kč

Zdroj: Vlastní zpracování dle statistik viz Příloha IV

3.3.4 Měření emisí

Stanici měření emisí lze provozovat pouze na základě povolení vydaného obecním úřadem obce s rozšířenou působností. Měření emisí provádí zaměstnanci s profesním osvědčením o odborné způsobilosti mechanika. Osvědčení je vydáváno ministerstvem po splnění odborných zkoušek a má neomezenou platnost.

Stanice měření emisí se rozdělují na typy, podle druhu vozidel, druhu motorů a jejich modifikace pohonu CNG a LPG. Měření emisí se rozumí kontrola technického stavu částí silničního vozidla, motoru a příslušenství ovlivňující tvorbu škodlivých emisí ve výfukových plynech, změření hodnot parametrů a vlastností popisujících chování silničního motorového vozidla, jejich seřízení a případné odstranění těchto závad. Při měření emisí ve výfukových plynech se měří oxid uhelnatý, nespálené uhlovodíky a vedle toho u vozidel s řízeným emisním systémem ještě oxid uhličitý a kyslík. U vznětových motorů se měří navíc kouřivost (Vyhláška č. 211/2018 Sb., o technických prohlídkách vozidel).

3.3.5 Jiná pojištění vozidel

Havarijní pojištění

Toto pojištění slouží k uhradě škod na vlastním vozidle, které byly způsobeny například odcizením vozidla, havárií, vandalismem, neoprávněným užitím vozidla nebo živelnými pohromami. Pojišťovna vyplatí škodnou částku na vlastní vozidlo na rozdíl od povinného ručení, které pokrývá škodu zaviněnou na cizím vozidle / majetku. Není povinné. Povinné je pouze pro leasingové společnosti (Havarijní pojištění, 2019).

3.3.6 Pohonné hmoty

Neustále rostoucí doprava na území České republiky nás nutí se zamyslet nad používáním motorových paliv, a to nejen z pohledu ochrany životního prostředí, ale i z pohledu důsledného využívání nabízené energie pro dosažení výkonů dopravních prostředků.

Pohonné hmoty spravuje Zákon 311/2006 Sb., o pohonných hmotách a čerpacích stanicích pohonných hmot a o změně některých souvisejících zákonů (zákon o pohonných hmotách).

Pohonná hmota je motorový benzín, motorová nafta, směsné palivo a alternativní palivo určené k pohonu motoru vozidla (Zákon 311/2006 Sb., o pohonných hmotách a čerpacích stanicích pohonných hmot a o změně některých souvisejících zákonů (zákon o pohonných hmotách)).

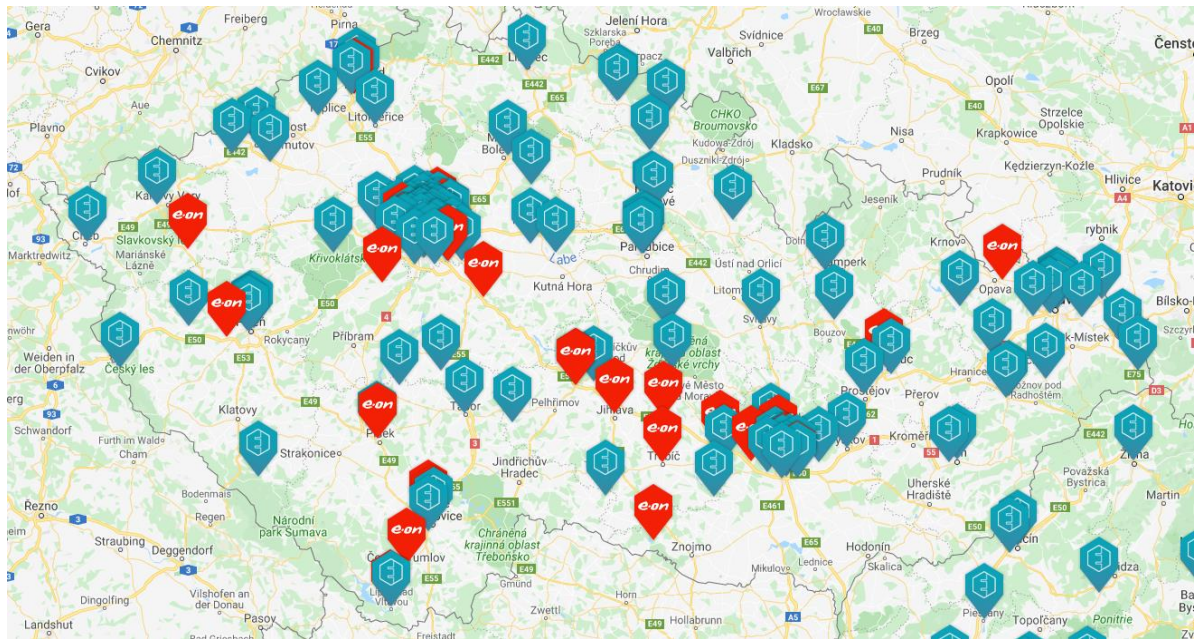
Alternativní palivo je zdroj energie, která slouží jako náhrada zdrojů fosilní ropy v dodávkách energie pro dopravu a má přispět k její dekarbonizaci, tím zvýšit environmentální výkonnost odvětví dopravy (Zákon 311/2006 Sb., o pohonných hmotách a čerpacích stanicích pohonných hmot a o změně některých souvisejících zákonů (zákon o pohonných hmotách)).

Všechny pohonné hmoty musejí splňovat technické normy.

Přehled průměrných cen pohonných hmot (viz Příloha VI).

Od roku 2006 se rozšířila i vozidla s elektrickým pohonem takzvané elektromobily, zahrnující alespoň jedno neperiferní elektrické zařízení jako měnič energie s elektrickým dobíjením. Lze dobíjet externě. Dobíjení elektromobilu v domácím prostředí trvá kolem 4-5 hodin. Rychlonabíječka, která je umístěna na vybraných stanicích zvládne nabít elektromobil za 1,5-2 hodiny. Cena dobíjení na stanicích se pohybuje kolem 150 Kč, platí se formou záloh dodavateli elektrické energie na základě zákaznické smlouvy. Některé stanice poskytují dobítí zdarma (Elektromobil, 2014).

Obrázek 11 Přehled dobíjecích stanic v ČR pro elektromobily



Zdroj: Elektromobil – dobíjení a dotace, 2014

3.3.7 Údržba vozidla

Každé vozidlo by mělo být schopno plnit požadované funkce, zachovat hodnoty stanovené provozních ukazatelů v daných tolerančních mezích a v čase podle stanovených technických podmínek. Z toho důvodu je nutná údržba vozidel. Údržbu chápeme jako kombinaci všech organizačních, technických, řídicích, kontrolních a administrativních činností, zaměřených na udržení vozidla ve stavu nebo navrácení vozidla do stavu, v němž může plnit svoji funkci. Nejčastějšími údržbami vozidla jsou výměny brzd, výměna rozvodů, výměna spojky a dalších součástí v rámci standardního opotřebení vozidla. Dále sem spadají i opravy následkem nehod (Tesař, 2012, s. 14).

3.3.8 Dálniční známky

V České republice jsou zpoplatněné vybrané úseky dálnic a rychlostních silnic. Zpoplatněné úseky jsou označeny dopravními značkami (viz Obrázek 12). Zaplacení poplatku za užití dálnic a rychlostních silnic se v ČR prokazuje nalepeným dálničním kupónem v pravé dolní části čelního skla pro vozy s hmotností do 3.5 tuny. V ČR se prodávají dálniční kupóny s platností na 10 dní za 310 Kč, měsíční za 440 Kč a roční za 1500 Kč (Zpoplatněné úseky, 2019).

Obrázek 12 Označení zpoplatněných úseků

ZPOPLATNĚNÉ ÚSEKY

Zpoplatněné pozemní komunikace jsou vymezeny následujícími dopravními značkami:



Dopravní značky „Dálnice“ a „Konec dálnice“ označující dálnici, jejíž užití je zpoplatněno mýtným a časovým poplatkem podle zákona č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů.

Takto označené pozemní komunikace lze užit motorovým vozidlem, jehož největší povolená hmotnost činí nejvýše 3,5 tuny pouze po úhradě časového poplatku tj. s nalepeným platným kupónem na vozidle.

Úseky zpoplatněné pozemní komunikace, které jsou označeny značkou „Dálnice“ doplněnou dodatkovou tabulkou „Bez časového poplatku“ nebo tabulkou „Bez časového poplatku a mýtného“ lze užit vozidlem bez nalepeného kupónu.



"Bez časového poplatku"



"Bez časového poplatku a mýtného"

Zdroj: Zpoplatněné úseky, 2019

Seznam zpoplatněných úseků s platností od 1.1. do 31.12.2019 je uveden v příloze č. 2 k vyhlášce Ministerstva dopravy č. 306/2015 Sb., o užívání pozemních komunikací zpoplatněných časovým poplatkem, ve znění pozdějších předpisů.

Obrázek 13 Mapa zpoplatněných úseků rok 2019

Mapa zpoplatněných úseků (s platností od 1.1. do 31.12.2019)



Zdroj: Zpoplatněné úseky, 2019

Dálniční kupony s desetidenní platností platí ode dne vyznačeného na dálničním kupónu a končí uplynutím desátého kalendářního dne. Měsíční dálniční kupón začíná platit v den vyznačený na kupónu a končí dnem číselně se shodujícím se dnem vyznačeným na kupónu. Roční dálniční kupony platí od 1.12. předchozího roku do 31.1. roku následujícího, jedná se tedy o prodlouženou platnost na 14 měsíců (Zpoplatněné úseky, 2019).

Prodejní místa dálničních kupónů jsou vyznačena samolepkou. Je možné je zakoupit na benzínových stanicích, pobočkách České pošty, Žlutý anděl ÚAMK, pobočkách Autoturist a ABA, pobočkách Cash Point a dalších místech vyznačených samolepkou. Aktuální přehled všech prodejních míst můžeme nalézt na stránkách: <https://www.sfdi.cz/dalnicni-kupony/dalnicni-kupony-2019/seznam-prodejnich-mist/>

V roce 2019 bylo schváleno zavedení elektronických dálničních známek Senátem České republiky. Od roku 2021 se budou využívat už pouze elektronické dálniční známky, které se budou zakupovat přes internet či mobilní aplikace a budou se vázat ke státní registrační značce vozu. Kontrolu dálničních známek budou provádět mýtné brány a kamerový systém. Ceny pro

elektronické dálniční známky zůstanou stejné. Drobná změna nastane u ročních dálničních známek, kde budou platit pouze 12 měsíců (365 dní) ode dne zakoupení známky. Prodloužená platnost na 14 měsíců tedy zanikne (ČTK, 2019).

Sankce za jízdu bez dálniční známky může dosáhnout až 100 000 Kč, na místě v blokovém řízení až 5 000 Kč. Pokutu může dostat i řidič, který neodstraní starou dálniční známku (ČTK, 2019).

3.3.9 Mýtné

Mýtné je poplatek, který se vybírá za užití silnic, dálnic, tunelů nebo mostů. Vozidla nad 3,5 tuny si nezakupují dálniční známku, ale platí mýtné. Elektronické mýtné se v České republice platí od roku 2010, výše poplatku je na základě typu vozidla, počtu náprav, dnů v týdnu, emisní třídy a době trvání průjezdu zpoplatněného úseku. Vozidla nad 3,5 tuny mají zabudované elektronické zařízení, které komunikuje s mýtnými branami.

Mýtná stanice je vybavena anténou, která komunikuje s palubní jednotkou OBU zabudovanou ve vozidle. Mýtné se pak automaticky odečítá z přednabitého kreditu. Řidič je informován pípnutím jednotky OBU při průjezdu pod mýtnou stanicí (Auto, 2019).

Obrázek 14 Přehled sazeb mýtného

Sazby platné od 1.1.2015:

emisní třída	EURO 0-II			EURO III-IV			EURO V			tarif Euro6 EURO VI, EEV		
	2	3	4+	2	3	4+	2	3	4+	2	3	4+
dálnice a rychlostní silnice	3,34	5,70	8,24	2,82	4,81	6,97	1,83	3,13	4,52	1,67	2,85	4,12
-- pátek 15-20 h	4,24	8,10	11,76	3,58	6,87	9,94	2,33	4,46	6,46	2,12	4,05	5,88
silnice I. třídy	1,58	2,74	3,92	1,33	2,31	3,31	0,87	1,50	2,15	0,79	1,37	1,96
-- pátek 15-20 h	2,00	3,92	5,60	1,69	3,31	4,74	1,10	2,15	3,07	1,00	1,96	2,80
autobusy	1,38			1,15			1,04			0,80		

Mýtné nepodléhá DPH.

Zdroj: Sazby mýtného, 2019

Od 1. prosince 2019 se změní provozovatel mýtného systému. Mikrovlnnou technologii společnosti Kapsch nahradí satelitní systém konsorcia CzechToll/SkyToll. Dle Ředitelství silnic a dálnic ČR (ŘSD) změna přinese úsporu provozních nákladů. Provoz mikrovlnného systému stojí řádově 1.5 miliardy korun ročně, náklady na nový satelitní systém budou přibližně o miliardu nižší. Díky satelitní technologii bude v budoucnu možné rychle a s nízkými náklady měnit rozsah zpoplatněných pozemních komunikací a výše mýta na jednotlivých úsecích (Sazby mýtného, 2019).

Tato změna systému znamená i několik povinností pro podnikatele, kteří mýto platí. Musí se zaregistrovat u nového provozovatele společnosti CzechToll. Registrace bude spuštěna 22. září 2019. Povinnost nové registrace se bude týkat více než 400 tisíc nákladních vozů (Sazby mýtného, 2019).

Novinkou k nově zavedenému systému je rozšíření silnic a dálnic podléhajících placení mýtného od 1. ledna 2020. Seznam konkrétních úseků bude zveřejněn na stránkách: www.myto.cz.eu. Bude se jednat o nových 860 km vybraných úseků silnic I. Třídy a 35 km nových dálnic (Sazby mýtného, 2019).

3.3.10 Silniční daň

Silniční daň se obecně platí ze silničních vozidel registrovaných v České republice, která jsou používána k podnikatelským účelům. Poplatek je určen dle objemu válců v motoru v cm^3 , podle hmotnosti v tunách a počtu náprav. Výnosy z této daně se používají k úhradě nákladů spojených s rozvojem a udržováním stávajících silničních sítí v České republice. Vlastní použití takto nabytých zdrojů není však stanoveno zákonem a je otázkou státního rozpočtu.

Předmětem silniční daně dle § 2 Zákona č. 16/1993 Sb., o dani silniční jsou silniční motorová vozidla a jejich přípojná vozidla registrovaná a provozovaná v České republice, jsou-li používána k podnikání nebo k jiné samostatně výdělečné činnosti.

Obrázek 15 Osvobození od daně

§ 3

Osvobození od daně

Od daně jsou osvobozena:

- a) vozidla kategorie L a jejich přípojná vozidla,
- b) vozidla diplomatických misí a konzulárních úřadů, pokud je zaručena vzájemnost,
- c) 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,
- d) vozidla provozovaná ozbrojenými silami, vozidla civilní obrany, vozidla bezpečnostních sborů^{2a)}, obecní policie, sboru dobrovolných hasičů, vozidla poskytovatele zdravotních služeb, vozidla důlní a horské záchranné služby a poruchové služby plynárenských a energetických zařízení; vozidla musí být vybavena zvláštním zvukovým výstražným zařízením a zvláštním výstražným světlem modré barvy zapsanými v technickém průkazu k vozidlu. Pro vozidla poskytovatele zdravotních služeb a vozidla důlní a horské záchranné služby nevybavená zvláštním zvukovým výstražným zařízením a zvláštním výstražným světlem modré barvy je rozhodné jejich označení v technickém průkazu vozidla (sanitní, záchranná),
- e) vozidla speciální samosběrová (zametací), speciální jednoúčelová vozidla - značkovače silnic a vozidla správců komunikací^{3d)} nebo osob pověřených správcem komunikací, která jsou používána výlučně k zabezpečení sjízdnosti a schůdnosti pozemních komunikací,^{3d)} s výjimkou osobních automobilů,
- f) vozidla pro dopravu osob nebo vozidla pro dopravu nákladů s největší povolenou hmotností méně než 12 tun, která
 1. mají elektrický pohon,
 2. mají hybridní pohon kombinující spalovací motor a elektromotor,
 3. používají jako palivo zkapalněný ropný plyn nebo stlačený zemní plyn, nebo
 4. jsou vybavena motorem určeným jeho výrobcem ke spalování automobilového benzínu a ethanolu 85,
- g) vozidla požární ochrany používaná jednotkou hasičského záchranného sboru podniku podle zákona upravujícího požární ochranu vybavená zvláštním zvukovým výstražným zařízením doplněným zvláštním výstražným světlem modré barvy zapsanými v technickém průkazu vozidla,
- h) vozidla, která jsou mobilizační rezervou nebo pohotovostní zásobou, pokud nejsou používána k podnikání.

Zdroj: Zákon č. 16/1993 Sb., o dani silniční

„Základem daně je

- a) Zdvihový objem motoru v cm³ u osobních automobilů, s výjimkou osobních automobilů na elektrický pohon,
- 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“ (§ 5 zákona č. 16/1993 Sb., o dani silniční).

Obrázek 16 Roční sazba daně dle zdvihového objemu motoru

do 800 cm ³	1200 Kč
nad 800 cm ³ do 1250 cm ³	1800 Kč
nad 1250 cm ³ do 1500 cm ³	2400 Kč
nad 1500 cm ³ do 2000 cm ³	3000 Kč
nad 2000 cm ³ do 3000 cm ³	3600 Kč
nad 3000 cm ³	4200 Kč.

Zdroj: § 6 zákona č. 16/1993 Sb., o dani silniční

Obrázek 17 Roční sazba daně dle počtu náprav a hmotnosti

1 náprava	do 1 tuny	1800 Kč
	nad 1 t do 2 t	2700 Kč
	nad 2 t do 3,5 t	3900 Kč
	nad 3,5 t do 5 t	5400 Kč
	nad 5 t do 6,5 t	6900 Kč
	nad 6,5 t do 8 t	8400 Kč
	nad 8 t	9600 Kč
	2 nápravy	do 1 tuny
nad 1 t do 2 t		2400 Kč
nad 2 t do 3,5 t		3600 Kč
nad 3,5 t do 5 t		4800 Kč
nad 5 t do 6,5 t		6000 Kč
nad 6,5 t do 8 t		7200 Kč
nad 8 t do 9,5 t		8400 Kč
nad 9,5 t do 11 t		9600 Kč
nad 11 t do 12 t		10800 Kč
nad 12 t do 13 t		12600 Kč
nad 13 t do 14 t		14700 Kč
nad 14 t do 15 t		16500 Kč
nad 15 t do 18 t		23700 Kč
nad 18 t do 21 t		29100 Kč
nad 21 t do 24 t		35100 Kč
nad 24 t do 27 t		40500 Kč
nad 27 t		46200 Kč
3 nápravy	do 1 t	1800 Kč
	nad 1 t do 3,5 t	2400 Kč
	nad 3,5 t do 6 t	3600 Kč
	nad 6 t do 8,5 t	6000 Kč
	nad 8,5 t do 11 t	7200 Kč
	nad 11 t do 13 t	8400 Kč
	nad 13 t do 15 t	10500 Kč
	nad 15 t do 17 t	13200 Kč
	nad 17 t do 19 t	15900 Kč
	nad 19 t do 21 t	17400 Kč
	nad 21 t do 23 t	21300 Kč
	nad 23 t do 26 t	27300 Kč
	nad 26 t do 31 t	36600 Kč
	nad 31 t do 36 t	43500 Kč
nad 36 t	50400 Kč	
4 nápravy a více náprav	do 18 t	8400 Kč
	nad 18 t do 21 t	10500 Kč
	nad 21 t do 23 t	14100 Kč
	nad 23 t do 25 t	17700 Kč
	nad 25 t do 27 t	22200 Kč
	nad 27 t do 29 t	28200 Kč
	nad 29 t do 32 t	33300 Kč
	nad 32 t do 36 t	39300 Kč
	nad 36 t	44100 Kč

Zdroj: Zákon č. 16/1993 Sb., o dani silniční

„Sazba daně podle odstavců 1 a 2 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 první registrace vozidla a končí u téhož vozidla po 108 kalendářních měsících. Při změně provozovatele vozidla s nárokem na snížení sazby daně lze u nového provozovatele uplatnit příslušné snížení sazby daně nejdříve v kalendářním měsíci zápisu změny provozovatele v technickém průkazu. U téhož vozidla se nepoužije současně snížení sazby daně podle tohoto odstavce a podle odstavce 5. Snížení sazby daně se nevztahuje na vozidla registrovaná od 1. ledna 1999, jejichž provozovatelem byla do té doby Armáda České republiky“ (§ 6 zákona č. 16/1993 Sb., o dani silniční).

3.4 Shrnutí teoretické části

V teoretické části bylo představeno několik oblastí, které jsou ústředními tématy k bakalářské práci. V první fázi byl popsán vývoj silničních motorových vozidel, dále jakým způsobem vznikaly jednotlivé druhy motorů a pohonných hmot, aby bylo možné na toto téma navázat v praktické části. V další fázi bylo podrobněji rozepsáno, jak se vyvíjela registrace vozidel na území České republiky i mimo Českou republiku a správní poplatky spojené s prvními registracemi vozidel. Práce je zaměřena na poplatky spojené s provozem silničních motorových vozidel, z toho důvodu bylo nutno definovat, co vlastně silniční motorová vozidla jsou a popsat, co vše je spojeno s uvedením silničního motorového vozidla do provozu. V následující fázi jsou popsány zákonné i nezákonné poplatky, které jsou spjaty s provozem silničních motorových vozidel.

4 PRAKTICKÁ ČÁST

Praktická část bakalářské práce obsahuje statistiky, studie a komparaci současného stavu poplatků spojených s provozem silničních motorových vozidel v České republice, Německu, Rakousku, Slovensku, Švýcarsku, Polsku a Francii. Všechna uvedená data budou srovnána a vyhodnocena v kapitole 4.8 Porovnání dat z praktické části.

4.1 Česká republika

V podkapitolách jsou rozepsány aktuální poplatky spojené s provozem silničních motorových vozidel v České republice.

4.1.1 Silniční daň ČR

V České republice je placena takzvaná silniční daň, kterou upravuje Zákon č. 16/1993 Sb., o dani silniční. Předmětem daně jsou silniční motorová vozidla a jejich přípojná vozidla registrovaná a provozovaná v České republice, pokud jsou používána k podnikání nebo k jiné samostatné výdělečné činnosti. Poplatníkem daně je fyzická nebo právnická osoba, která je provozovatelem vozidla registrovaného v České republice v registru vozidel a je zapsána v technickém průkazu. Základem daně je u osobních automobilů používaných k podnikání a jiné samostatné výdělečné činnosti zdvihový objem motoru v cm^3 . Dle něho se určuje sazba daně. Ta se zjistí pro každé jednotlivé vozidlo podle údajů v technickém průkazu k vozidlu. Pro nákladní automobily je to počet náprav, součet největších povolených hmotností na nápravy a nejvyšší povolená hmotnost v tunách. Sazba daně se u vozidel snižuje o:

- 48 % po dobu následujících 36 kalendářních měsíců od data jejich první registrace
- 40 % po dobu následujících dalších 36 kalendářních měsíců
- 25 % po dobu následujících dalších 36 kalendářních měsíců.

Nárok na příslušné snížení sazby daně vzniká počínaje kalendářním měsícem první registrace vozidla a končí u téhož vozidla po 108 kalendářních měsících. U vozidel registrovaných do 31. prosince 1989 se sazba zvyšuje o 25% (Zákon č. 16/1993 Sb., o dani silniční).

V průběhu zdaňovacího období roku má poplatník povinnost platit zálohy na daň ve výši 1/12 roční daňové sazby, které jsou splatné do:

- 15. dubna
- 15. července
- 15. října
- 15. prosince

Následující tabulky zahrnují aktuální sazby silniční daně pro Českou republiku v roce 2020.

Tabulka 2 Sazba silniční daně v ČR pro osobní automobily

Česká republika		
Osobní automobily:		
Objem motoru v cm ³	Roční sazba daně	Roční sazba v EUR
do 800	1,200 Kč	48.25 €
801 až 1250	1,800 Kč	72.38 €
1251 až 1500	2,400 Kč	96.50 €
1501 až 2000	3,000 Kč	120.63 €
2001 až 3000	3,600 Kč	144.75 €
nad 3000	4,200 Kč	168.88 €

Zdroj: Vlastní zpracování dle Zákona č. 16/1993 Sb., o dani silniční

Tabulka 3 Sazba silniční daně v ČR pro nákladní automobily

Nákladní automobily:			
Počet náprav	Hmotnost	Roční sazba daně	Roční sazba v EUR
1	do 1 tuny	1,800 Kč	72.38 €
	nad 1 tunu do 2 tun	2,700 Kč	108.56 €
	nad 2 tuny do 3.5 tuny	3,900 Kč	156.82 €
	nad 3.5 tun do 5 tun	5,400 Kč	217.13 €
	nad 5 tun do 6.5 tun	6,900 Kč	277.44 €
	nad 6.5 tun do 8 tun	8,400 Kč	337.76 €
	nad 8 tun	9,600 Kč	386.01 €
2	do 1 tuny	1,800 Kč	72.38 €
	nad 1 tunu do 2 tun	2,400 Kč	96.50 €
	nad 2 tuny do 3.5 tuny	3,600 Kč	144.75 €
	nad 3.5 tun do 5 tun	4,800 Kč	193.00 €
	nad 5 tun do 6.5 tun	6,000 Kč	241.25 €
	nad 6.5 tun do 8 tun	7,200 Kč	289.51 €
	nad 8 tun do 9.5 tun	8,400 Kč	337.76 €

Zdroj: Vlastní zpracování dle Zákona č. 16/1993 Sb., o dani silniční

Kompletní sazebník viz Příloha X.

Příklad výpočtu silniční daně pro osobní automobil se zdvihovým objemem motoru 1800 cm³ registrovaným v roce 2015. V Tabulce 2 si nalezneme hodnotu pro 1800 cm³, což je 3 000 Kč (120.63 EUR). Zdaňovacím obdobím je rok 2020, automobil byl registrován v roce 2015, rozdíl je tedy 5 let (60 měsíců). Zmíněný automobil spadá do druhé kategorie, kde se snižuje sazba daně o 40 %. Výpočet je: 3 000 Kč (120.63 EUR) * 0.6 = 1 800 Kč. Silniční daň je 1 800 Kč (72.38 EUR).

Příklad výpočtu silniční daně pro nákladní automobil, 2 nápravy, maximální povolená hmotnost 8.5 tuny. Rok uvedení do provozu 2013. Zdaňovací období je rok 2020. V tabulce 3 si nalezneme sazbu daně pro počet náprav 2 a hodnotu pro 8.5 tuny, což je sazba 8 400 Kč (337.76 EUR). Nákladní automobil byl registrován v roce 2013, rozdíl je 7 let (84 měsíců). Spadá do třetí kategorie, kde se snižuje sazba daně o 25%. Výpočet je: 8 400 Kč (337.76 EUR) * 0.75 = 6 300 Kč. Silniční daň je 6 300 Kč (253.32 EUR).

4.1.2 Pohonné hmoty ČR

Tabulka 4 zohledňuje aktuální průměrné ceny pohonných hmot v České republice v roce 2020.

Tabulka 4 Průměrné ceny pohonných hmot v ČR

Průměrné ceny pohonných hmot Česká republika			
	Natural 95	Natural 98	Diesel
Cena v CZK	32.00 Kč	36.00 Kč	31.80 Kč
Cena v EUR	1.29 €	1.45 €	1.28 €

Zdroj: Vlastní zpracování dle (Český statistický úřad, 2020)

4.1.3 Dálniční známky ČR

Dálniční známky se používají v České republice pro vozidla do 3.5 tuny. Vozidla nad 3.5 tuny spadají pod mýtný systém. V následující tabulce jsou uvedeny platnosti a aktuální ceny dálničních známek pro Českou republiku v roce 2020.

Tabulka 5 Ceny dálničních známek v ČR

Dálniční známky pro vozidla do 3.5 tuny		
	Česko	V EUR
10 dní	310 Kč	12.46 €
30 dní	440 Kč	17.69 €
1 rok	1,500 Kč	60.31 €

Zdroj: Vlastní zpracování, převzato z (Zpoplatněné úseky, 2019)

4.1.4 Mýtné ČR

Jak bylo zmíněno v předchozí kapitole, tak pod mýtný systém spadají vozidla nad 3.5 tuny. V tabulce 6 a 7 jsou uvedeny sazby mýtného na 1 km v Kč pro rok 2020.

Tabulka 6 Sazby mýtného (bez pátku od 15-20hod.) v Kč / km

Mýtné sazby (kromě pátku od 15-20hod) (Kč / km)							
	Počet náprav	Dálnice a rychlostní silnice	Dálnice a rychlostní silnice v EUR	Silnice I. třídy	Silnice I. třídy v EUR	Autobusy	Autobusy v EUR
Emisní norma EURO 0-2	2	3.34 Kč	0.13 €	1.58 Kč	0.06 €	1.38 Kč	0.06 €
	3	5.70 Kč	0.23 €	2.74 Kč	0.11 €		
	4+	8.24 Kč	0.33 €	3.92 Kč	0.16 €		
Emisní norma EURO 3-4	2	2.82 Kč	0.11 €	1.33 Kč	0.05 €	1.15 Kč	0.05 €
	3	4.81 Kč	0.19 €	2.31 Kč	0.09 €		
	4+	6.97 Kč	0.28 €	3.31 Kč	0.13 €		
Emisní norma EURO 5	2	1.83 Kč	0.07 €	0.87 Kč	0.03 €	1.04 Kč	0.04 €
	3	3.13 Kč	0.13 €	1.50 Kč	0.06 €		
	4+	4.52 Kč	0.18 €	2.15 Kč	0.09 €		
Emisní norma EURO 6	2	1.67 Kč	0.07 €	0.79 Kč	0.03 €	0.80 Kč	0.03 €
	3	2.85 Kč	0.11 €	1.37 Kč	0.06 €		
	4+	4.12 Kč	0.17 €	1.96 Kč	0.08 €		

Zdroj: Vlastní zpracování, převzato z (Sazby mýtného, 2019)

Tabulka 7 Sazby mýtného (v pátek od 15-20hod.) v Kč / km

Mýtné sazby (v pátek od 15-20hod) (Kč / km)							
	Počet náprav	Dálnice a rychlostní silnice	Dálnice a rychlostní silnice v EUR	Silnice I. třídy	Silnice I. třídy v EUR	Autobusy	Autobusy v EUR
Emisní norma EURO 0-2	2	4.24 Kč	0.17 €	2.00 Kč	0.08 €	1.38 Kč	0.06 €
	3	8.10 Kč	0.33 €	3.92 Kč	0.16 €		
	4+	11.76 Kč	0.47 €	5.60 Kč	0.23 €		
Emisní norma EURO 3-4	2	3.58 Kč	0.14 €	1.69 Kč	0.07 €	1.15 Kč	0.05 €
	3	6.87 Kč	0.28 €	3.31 Kč	0.13 €		
	4+	9.94 Kč	0.40 €	4.74 Kč	0.19 €		
Emisní norma EURO 5	2	2.33 Kč	0.09 €	1.10 Kč	0.04 €	1.04 Kč	0.04 €
	3	4.46 Kč	0.18 €	2.15 Kč	0.09 €		
	4+	6.46 Kč	0.26 €	3.07 Kč	0.12 €		
Emisní norma EURO 6	2	2.12 Kč	0.09 €	1.00 Kč	0.04 €	0.80 Kč	0.03 €
	3	4.05 Kč	0.16 €	1.96 Kč	0.08 €		
	4+	5.88 Kč	0.24 €	2.80 Kč	0.11 €		

Zdroj: Vlastní zpracování, převzato z (Sazby mýtného, 2019)

Příklad výpočtu mýtného pro nákladní vozidlo se dvěma nápravami, EURO 3, průjezd mimo pátek 15-20hod. po dálnici 100 km. V tabulce 6 si nalezneme hodnotu pro EURO 3 a daný počet náprav, což je 2.82 Kč (0.11 EUR) na 1 km. Vozidlo ujelo 100 km, proto bude výpočet následující: $100 * 2.82 = 282 \text{ Kč}$ (11.34 EUR).

4.1.5 Emisní plakety ČR

V České republice jsou dvě emisní zóny v Praze, kde je nutná registrace u příslušného úřadu, aby mohlo vozidlo zmíněnými zónami projet. Registrace slouží místo emisní plakety. Registrace na úřadě je zdarma. Společnosti, které vyřizují registrace místo žadatele, si účtují za svoje služby (administrativu + čas strávený na úřadě) 489 EUR za 8 denní registraci a 749 EUR za roční registraci. Aktuální kurz České národní banky je 24.87 Kč / EUR. V přepočtu si tedy společnosti účtují $489 * 24.87 = 12\,161.43 \text{ Kč}$ za 8 denní registraci a $749 * 24.87 = 18\,627.63 \text{ Kč}$ za roční registraci (Green-Zones, 2019).

4.1.6 Registrace vozidel ČR

Žadatel o registraci silničního motorového vozidla zaplatí za evidenci do registru a vydání SPZ minimální správní poplatek 800 Kč v přepočtu 32.17 EUR (poplatek se může lišit dle Odboru dopravy). Průměrná cena za evidenční kontrolu, která je součástí požadovaných dokumentů pro registraci je 400 Kč (16.08 EUR). Dalším jednorázovým poplatkem, který je spojený s registrací je takzvaná ekologická daň. Pro emisní normu EURO 3, EURO 4 a EURO 5 se ekologická daň neplatí. Za emisní normu EURO 2, se platí poplatek pro převod vozidla 3 000 Kč (120.63 EUR). Za emisní normu EURO 1 zaplatíme při převodu vozidla 5 000 Kč (201.05 EUR) a pro normu EURO 0 10 000 Kč (402.09 EUR). Při evidování vozidla je také požadované povinné ručení (zelená karta), bez povinného ručení nelze registraci provést. Cena povinného ručení se liší dle objemu motoru, stáří žadatele, odježděných let a dalších parametrů stanovených jednotlivými pojišťovnami. Běžné průměrné roční ceny povinného ručení jsou uvedeny v následující tabulce. Ceny jsou platné ke konci roku 2019.

Tabulka 8 Průměrné roční ceny povinného ručení v ČR

Objem v cm ³	Běžná roční cena	Běžná roční cena v EUR
do 1000	1,674.00 Kč	67.31 €
1001 - 1250	2,071.00 Kč	83.27 €
1251 - 1350	2,128.00 Kč	85.56 €
1351 - 1400	3,092.00 Kč	124.33 €
1401 - 1650	3,150.00 Kč	126.66 €
1651 - 1850	3,150.00 Kč	126.66 €
1851 - 2000	4,718.00 Kč	189.71 €
2001 - 2500	4,718.00 Kč	189.71 €
nad 2500	6,838.00 Kč	274.95 €

Zdroj: Vlastní zpracování, převzato z (Ceny povinného ručení, 2019)

Příklad registrace osobního automobilu objem v cm³ 1800, emisní norma EURO 2.

- Evidence do registru = 800 Kč (32.17 EUR)
- Evidenční kontrola = 400 Kč (16.08 EUR)
- Ekologická daň = 3 000 Kč (120.63 EUR)
- Povinné ručení = 3 150 Kč (roční platba) (126.66 EUR)

Celkem za registraci: 7 350 Kč (295.54 EUR)

4.2 Německo

V podkapitolách jsou rozepsány aktuální poplatky spojené s provozem silničních motorových vozidel v Německu.

4.2.1 Silniční daň DE

V Německu začala platit daň z motorových vozidel v roce 2002 dle Zákona Kraftfahrzeugsteuergesetz 2002. Předmětem daně jsou silniční motorová a jejich přípojná vozidla, která jsou užívána na veřejných komunikacích. Rozlišuje se datum registrace stejně jako v České republice. Pro vozidla registrovaná do 30. června 2009 rozhoduje o základu daně objem motoru v cm^3 a je zároveň zohledněna emisní norma EURO. Pro vozidla registrovaná od 1. července 2009 je základem daně objem motoru v cm^3 a emise oxidu uhličitého na kilometr. Základem daně pro ostatní a nákladní automobily nad 3.5 tuny je maximální povolená hmotnost. Poplatníkem daně je stejně jako v České republice fyzická nebo právnická osoba, která je provozovatelem vozidla registrovaného v Německu (§ 9 Steuersatz, Kraftfahrzeugsteuergesetz). Sazby daní jsou uvedeny v následujících tabulkách pro rok 2020.

Tabulka 9 Sazby daně osobních automobilů registrovaných do 30. června 2009

Osobní automobily registrovány do 30. června 2009 na každých 100 cm^3		
Emisní norma	Zážehový motor (benzín)	Vznětový motor (diesel)
EURO 3 a výše	6.75 €	15.44 €
EURO 2	7.36 €	16.05 €
EURO 1	15.13 €	27.35 €
EURO 0	21.07 €	33.29 €
Nespadající do žádné z kategorií	25.36 €	37.58 €

Zdroj: Vlastní zpracování dle § 9 Steuersatz, Kraftfahrzeugsteuergesetz

Tabulka 10 Sazby daně osobních automobilů registrovaných od 1. července 2009

Osobní automobily registrovány od 1. července 2009 na každých 100 cm^3		
	Zážehový motor (benzín)	Vznětový motor (diesel)
za každých 100 cm^3	2.00 €	9.50 €
Plus za každý gram CO ₂ na km	2.00 €	2.00 €

Zdroj: Vlastní zpracování dle § 9 Steuersatz, Kraftfahrzeugsteuergesetz

Tabulka 11 Sazby daně pro ostatní vozidla do 3.5 tuny (za každých 200kg)

Německo	
Ostatní automobily do 3.5 tuny (za každých 200kg):	
Hmotnost	Roční sazba daně
do 2 tun	11.25 €
nad 2 tuny do 3 tun	12.02 €
nad 3 tuny do 3.5 tuny	12.78 €

Zdroj: Vlastní zpracování dle § 9 Steuersatz, Kraftfahrzeugsteuergesetz

Tabulka 12 Sazby daně pro nákladní automobily nad 3.5 tuny (za každých 200kg)

Nákladní automobily nad 3.5 tuny (za každých 200kg):	
Hmotnost (emisní třída S 1)	Roční sazba daně
do 2 tun	6.42 €
nad 2 tuny do 3 tun	6.88 €
nad 3 tuny do 4 tun	7.31 €
nad 4 tuny do 5 tun	7.75 €
nad 5 tun do 6 tun	8.18 €
nad 6 tun do 7 tun	8.62 €
nad 7 tun do 8 tun	9.36 €
nad 8 tun do 9 tun	10.07 €
nad 9 tun do 10 tun	10.97 €
nad 10 tun do 11 tun	11.84 €
nad 11 tun do 12 tun	13.01 €
nad 12 tun do 13 tun	14.32 €
nad 13 tun do 14 tun	15.77 €
nad 14 tun do 15 tun	26.00 €
nad 15 tun	36.23 €

Zdroj: Vlastní zpracování dle § 9 Steuersatz, Kraftfahrzeugsteuergesetz

Kompletní sazebník je v Příloze VIII.

Příklad výpočtu silniční daně pro osobní benzínový automobil se zdvihovým objemem motoru 1800 cm³ registrovaným v roce 2015, CO₂ = 100 g / km. V Tabulce 10 si nalezneme hodnotu pro zážehový motor (benzín), což je 2 EUR za každých 100 cm³, plus připočteme 2 EUR za každý gram CO₂. Výpočet je následující: $(1800 / 100) * 2 = 36 + (100 * 2) = 236$ EUR. Aktuální kurz České národní banky je 24.87 Kč / EUR. V přepočtu zaplatíme daň $236 * 24.87 = 5\,869.32$ Kč za jeden rok.

Příklad výpočtu silniční daně pro nákladní automobil, 2 nápravy, maximální povolená hmotnost 8.5 tuny, emisní třída S 1. Rok uvedení do provozu 2013. V tabulce 12 si nalezneme hodnotu pro emisní třídu S 1 a maximální povolenou hmotnost 8.5 tun, což je 10.07 EUR na každých 200 kg. Výpočet je následující: $(8500 / 200) * 10.07 = 427.975$ EUR. V přepočtu zaplatíme $427.975 * 24.87 = 10\,643.7383$ Kč za jeden rok.

4.2.2 Pohonné hmoty DE

Následující Tabulka 13 znázorňuje aktuální průměrné ceny pohonných hmot v Německu v roce 2020.

Tabulka 13 Průměrné ceny pohonných hmot v Německu

Průměrné ceny pohonných hmot Německo		
	Super E10	Diesel
Cena v EUR	1.403 €	1.299 €
Cena v CZK	34.89 Kč	32.31 Kč

Zdroj: Vlastní zpracování dle (Verkeher, 2020)

4.2.3 Dálniční známky DE

V Německu se dálniční známky nepoužívají. V současné době je průjezd pro vozidla do 3.5 tuny na německých dálnicích zdarma (Dálniční známky, 2019).

4.2.4 Mýtné DE

Mýtné se vybírá pouze za vozidla nad 7.5 tuny a to prostřednictvím mýtné jednotky Toll Collect (Dálniční známky, 2019). Níže uvedená tabulka zahrnuje aktuální sazby mýtného pro rok 2020.

Tabulka 14 Kategorie sazeb

Kategorie sazeb	
Kategorie 1	Znečištění ovzduší Sazba mýtného v závislosti na třídě znečišťujících látek
+	
Kategorie 2	Hluková zátěž Sazba mýtného paušálem
+	
Kategorie 3	Infrastruktura Sazba mýtného v závislosti na nápravy a hmotnost
=	
Kategorie 4	Mýtné

Zdroj: Vlastní zpracování dle (Toll collect, 2020)

Tabulka 15 Sazby mýtného v centech na km

Sazba mýtného v € centech na km					
	1	2	3		4
Emisní třída	Znečištění ovzduší Sazba mýtného v závislosti na třídě znečišťujících látek	Hluková zátěž Sazba mýtného paušálem	Nápravy a hmotnost	Infrastruktura Sazba mýta	Mýtné
EURO 6	1.1	0.2	7.5 - 11.9 t	8.0	9.3
			12 - 18 t	11.5	12.8
			> 18 t do 3 náprav	16.0	17.3
			> 18 t a víc než 4 nápravy	17.4	18.7
EURO 5, EEV 1	2.2	0.2	7.5 - 11.9 t	8.0	10.4
			12 - 18 t	11.5	13.9
			> 18 t do 3 náprav	16.0	18.4
			> 18 t a víc než 4 nápravy	17.4	19.8
EURO 4, EURO 3 + PMK 2*	3.2	0.2	7.5 - 11.9 t	8.0	11.4
			12 - 18 t	11.5	14.9
			> 18 t do 3 náprav	16.0	19.4
			> 18 t a víc než 4 nápravy	17.4	20.8
EURO 3, EURO 2 + PMK 1*	6.4	0.2	7.5 - 11.9 t	8.0	14.6
			12 - 18 t	11.5	18.1
			> 18 t do 3 náprav	16.0	22.6
			> 18 t a víc než 4 nápravy	17.4	24.0
EURO 2	7.4	0.2	7.5 - 11.9 t	8.0	15.6
			12 - 18 t	11.5	19.1
			> 18 t do 3 náprav	16.0	23.6
			> 18 t a víc než 4 nápravy	17.4	25.0
EURO 1, EURO 0	8.5	0.2	7.5 - 11.9 t	8.0	16.7
			12 - 18 t	11.5	20.2
			> 18 t do 3 náprav	16.0	24.7
			> 18 t a víc než 4 nápravy	17.4	26.1

* PMK – Partikelminderungsklassen sind Nachrüstungsstandards zur Senkung des Partikelaustrittes.

Für Kategorie D wird die PMK 1 oder höher, für Kategorie C die PMK 2 oder höher benötigt

Zdroj: Vlastní zpracování dle (Toll collect, 2020)

Příklad výpočtu mýtného pro nákladní vozidlo se dvěma nápravami, 8.5 tuny, EURO 3, průjezd po dálnici 100 km. V tabulce 15 si nalezneme hodnotu pro EURO 3, daný počet náprav a hmotnost, což je 14.6 centů. Vozidlo ujelo 100 km, proto bude výpočet následující: $100 * 14.6 = 1460$ centů tj. $1460 / 100 = 14.6$ EUR. Přepočítáno na české koruny $14.6 * 24.87 = 363.102$ Kč

4.2.5 Emisní plakety DE

Emisní plakety byly v Německu zavedeny v roce 2008. Německo má nyní více než 50 emisních zón, které vyžadují emisní plaketu pro průjezd. Cena emisní plakety se pohybuje mezi 5-20 EUR. V přepočtu na české koruny je to 120 až 500 Kč. Roční emisní hodnota stanovená pro celou Evropu je 40 µg (mikrogramů) na m³ (Die Umweltplakette, 2020). Každá z emisních zón má jiná pravidla průjezdu, aktuální informace o průjezdech v emisních zónách v Německu nalezneme na webu: <https://www.umweltplakette.org/umweltzonen/>.

4.2.6 Registrace vozidel DE

Podle smluvních pravidel o silniční dopravě (Gebührenordnung für Maßnahmen im Straßenverkehr) v Německu zaplatíme za registraci vozidla a vydání SPZ 27 EUR. V přepočtu na české koruny se jedná o $27 * 24.87 = 671.49$ Kč. Součástí registrace vozidla je i pojištění odpovědnosti z provozu motorových vozidel (povinné ručení), které je individuální.

4.3 Rakousko

V podkapitolách jsou rozepsány aktuální poplatky spojené s provozem silničních motorových vozidel v Rakousku.

4.3.1 Silniční daň AT

Silniční daň v Rakousku je platná od roku 1992 podle Zákona č. 449/1992, o dani z motorových vozidel (KfzStG 1992 - Kraftfahrzeugsteuergesetz 1992). Platí se měsíčně. Předmětem daně jsou silniční motorová vozidla s hmotností nad 3.5 tuny, pro která je základem daně nejvyšší povolená hmotnost a silniční motorová vozidla s hmotností do 3.5 tuny, pro která je základem daně výkon motoru v kW. U vozidel jiných než osobních a kombinovaných je daň maximálně 80 EUR. Prvních 24 kW je za 0 EUR a odečítá se od základu daně. V následujících tabulkách jsou uvedeny sazby daně pro rok 2020.

Tabulka 16 Sazby daně ostatní vozidla do 3.5 tuny

Rakousko			
Ostatní automobily do 3.5 tuny	Sazba daně		
kiloWatt	EUR (měsíčně)	EUR (čtvrtletně)	EUR (pololetně)
do 66 (na 1 kW)	0.6820 €	0.6969 €	0.6572 €
pro dalších 20 (na 1 kW)	0.7260 €	0.7128 €	0.6996 €
pro další (na 1 kW)	0.8250 €	0.8100 €	0.7950 €

Zdroj: Vlastní zpracování dle § 5 KfzStG 1992

Tabulka 17 Sazby daně ostatní vozidla nad 3.5 tuny

Vozidla nad 3.5 tuny	Sazba daně		
Maximální přípustná hmotnost	EUR	MIN	MAX
od 3.5 tuny do 12 tun	1.55 €	15.00 €	
od 12 tun do 18 tun	1.70 €		
nad 18 tun	1.90 €		80.00 €

Zdroj: Vlastní zpracování dle § 5 KfzStG 1992

Příklad výpočtu silniční daně pro osobní automobil do 3.5 tuny, 120 kW, měsíční splátky. Automobil má 120 kW, prvních 24 kW se odečítá od základu daně. $120 \text{ kW} - 24 \text{ kW} = 96 \text{ kW}$. Vyměřovací základ je tedy prvních 66 kW z Tabulky 16 ze sloupce EUR (měsíčně) sazba daně = 0.682 EUR. Výpočet je následující: $66 * 0.682 = 45.012 \text{ EUR}$. Zbývá vypočítat daň ještě pro 30 kW, takže musíme použít další kategorii pro 20 kW, kde je minimální sazba daně 0.726 EUR. Výpočet je: $20 * 0.726 = 14.52 \text{ EUR}$. Dopočítáme zbylých 10 kW, které spadají do poslední kategorie se sazbou 0.825 EUR. Vypočítáme $10 * 0.825 = 8.25 \text{ EUR}$. Celkem tedy zaplatíme za měsíc 67.782 EUR, což je 1 685.74 Kč při kurzu 24.87 Kč / EUR. Ročně výjde daň na 813.384 EUR, v přepočtu na české koruny 20 228.86 Kč.

Příklad výpočtu silniční daně pro vozidla nad 3.5 tuny. Hmotnost vozidla 8.5 tuny. V tabulce 17 si nalezneme rozmezí hmotnosti pro 8.5 tuny. Sazba daně pro tuto kategorii je 1.55 EUR. Výpočet je: $8.5 * 1.55 = 13.18 \text{ EUR}$ měsíčně. Minimální sazba je 15 EUR. V tomto případě zaplatíme minimální sazbu 15 EUR. V přepočtu na české koruny, se jedná o částku 373.05 Kč měsíčně, 4 476.6 Kč ročně.

4.3.2 Pohonné hmoty AT

Následující tabulka znázorňuje aktuální průměrné ceny pohonných hmot v Rakousku pro rok 2020.

Tabulka 18 Průměrné ceny pohonných hmot v Rakousku

Průměrné ceny pohonných hmot Rakousko		
	Super E10	Diesel
Cena v EUR	1.241 €	1.205 €
Cena v CZK	30.86 Kč	29.97 Kč

Zdroj: Vlastní zpracování dle (Oamtc, 2020)

4.3.3 Dálniční známky AT

Dálniční známky se používají v Rakousku pro vozidla do 3.5 tuny. Vozidla nad 3.5 tuny spadají pod mýtný systém. V následující tabulce jsou uvedeny platnosti a aktuální ceny dálničních známek pro Rakousko v roce 2020.

Tabulka 19 Ceny dálničních známek v AT

Dálniční známky pro vozidla do 3.5 tuny		
	Rakousko	Rakousko
10 dní	9.4 €	233.78 Kč
60 dní	27.4 €	681.44 Kč
1 rok	91.1 €	2,265.66 Kč

Zdroj: Vlastní zpracování, převzato z (Zpoplatněné úseky, 2019)

4.3.4 Mýtné AT

Pro vozidla do 3.5 tuny je vybíráno na některých úsecích takzvané „úsekové mýtné“. Lze zakoupit na stránkách asfinag.at. Pro vozidla nad 3.5 tuny je vybíráno elektronické mýtné pomocí systému Go-Box (Go, 2020). V níže uvedené Tabulce 20 jsou sazby mýtného v roce 2020.

Tabulka 20 Sazby mýtného v EUR na km

Mýtné závislé na počtu najetých kilometrů včetně jakýchkoliv příplatků za znečištění ovzduší a hluk v EUR na 1 km							
		Kategorie 2 2 nápravy		Kategorie 3 3 nápravy		Kategorie 4+ 4 nápravy a víc	
		Den	Noc (22 - 5)	Den	Noc (22 - 5)	Den	Noc (22 - 5)
Emisní třída	Typ pohonu E/H2*	0.09670	0.09710	0.13601	0.13693	0.20363	0.20479
	EURO VI	0.19650	0.19690	0.27573	0.27665	0.40981	0.41097
	EURO V, EEV	0.20630	0.20670	0.28945	0.29037	0.42694	0.42810
	EURO IV	0.21260	0.21300	0.29827	0.29919	0.43702	0.43818
	EURO 0 - III	0.23260	0.23300	0.32627	0.32719	0.46902	0.47018

*Pohon typu E/H2 zahrnuje čistě elektrický pohon a pohon vodíkových palivových článků

Infrastruktura- základní sazba na km				
		Kategorie 2 2 nápravy	Kategorie 3 3 nápravy	Kategorie 4+ 4 nápravy a víc
Emisní třída	Typ pohonu E/H2*	0.0960	0.1344	0.2016
	EURO VI	0.1890	0.2646	0.3969
	EURO 0 - EEV	0.1919	0.2687	0.4030

Příplatek za znečištění ovzduší				
		Kategorie 2 2 nápravy	Kategorie 3 3 nápravy	Kategorie 4+ 4 nápravy a víc
Emisní třída	Typ pohonu E/H2*	0.0000	0.0000	0.0000
	EURO VI	0.0068	0.0095	0.0109
	EURO V, EEV	0.0137	0.0192	0.0219
	EURO IV	0.0200	0.0280	0.0320
	EURO 0 - III	0.0400	0.0560	0.0640

Příplatek za hlukovou zátěž				
		Kategorie 2 2 nápravy	Kategorie 3 3 nápravy	Kategorie 4+ 4 nápravy a víc
Den		0.00070	0.00161	0.00203
Noc (22 - 5)		0.00110	0.00253	0.00319

Zdroj: Vlastní zpracování, převzato z (Go, 2020)

Příklad výpočtu mýtného pro nákladní vozidlo se dvěma nápravami, 8.5 tuny, EURO 3, průjezd po dálnici 100 km přes den. V tabulce 20 si nalezneme hodnotu pro EURO 3, daný počet náprav a hmotnost, což je 0.2326 EUR (Infrastruktura 0.1919 EUR + Příplatek za znečištění ovzduší 0.04 EUR + Příplatek za hlukovou zátěž 0.0007 EUR). Vozidlo ujelo 100 km, proto bude výpočet následující: $100 * 0.2326 = 23.26$ EUR tj. $23.26 * 24.87 = 578.48$ Kč.

4.3.5 Emisní plakety AT

Emisní plakety byly v Rakousku zavedeny v roce 2015. Cena emisní plakety se pohybuje mezi 5-20 EUR. V přepočtu na české koruny je to 120 až 500 Kč (Green-Zones, 2019). Aktuální informace o podmínkách průjezdu emisními zónami v Rakousku nalezneme na webu: <https://www.umwelt-pickerl.at/>

4.3.6 Registrace vozidel AT

Za registraci vozidla v Rakousku a vydání SPZ zaplatíme poplatek úřadu 11.8 EUR + poplatek za zpracování 49.7 EUR + centrální registrační poplatek 1.1 EUR + identifikační štítek na SPZ 1.9 EUR. Za samotné vydání SPZ si úřad účtuje poplatek 21 EUR. Celkem náklady na registraci vozidla v Rakousku: $11.8 + 49.7 + 1.1 + 1.9 + 21 = 85.5$ EUR. V přepočtu na české koruny $85.5 * 24.87 = 2\,126.385$ Kč.

Rakousko na rozdíl od České republiky má další dva druhy registračních daní. První z nich je Registrační daň (Normverbrauchsabgabe), jedná se o jednorázovou daň. Daňovým poplatníkem je kupující vozidla a plátcem je prodejce vozidla, který musí sám daň vypočítat a odvést. Sazba daně se počítá dle následujícího vzorce: (hodnota emisí CO₂ v gramech na kilometr mínus 90 gramů) vyděleno 5. Maximální sazba daně je 32%. V případě, že má vozidlo vyšší emise než 250g/km, tak se daň zvyšuje o 20 EUR za každý gram na kilometr navíc. Odpočtové položky pro vozidla v kalendářním roce 2014 se vznětovým (naftovým) motorem činí 350 EUR, vozidla s jiným druhem paliva 450 EUR. V kalendářním roce 2015 činí odpočet pro všechna vozidla 400 EUR a od roku 2016 je odpočtová daň 300 EUR (§ 6 odst. 3 NoVAG 1991). Druhá daň je takzvaná daň z pojištění motorových vozidel (motorbezogene Versicherungssteuer). Jedná se o pravidelnou splátku. Poplatníkem daně je pojistník. Zmíněná daň se vztahuje na vozidla do 3.5 tuny, které mají sjednané pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem vozidla v Rakousku. V následující tabulce můžeme vidět sazby daně na 1 kW pro pojištění motorových vozidel v roce 2020.

Tabulka 21 Sazby daně pro pojištění vozidel v Rakousku

Rakousko				
Ostatní automobily do 3.5 tuny	Sazba daně			
kiloWatt	EUR (měsíčně)	EUR (čtvrtletně)	EUR (pololetně)	EUR (ročně)
do 66 (na 1 kW)	0.6820 €	0.6969 €	0.6572 €	0.6200 €
pro dalších 20 (na 1 kW)	0.7260 €	0.7128 €	0.6996 €	0.6600 €
pro další (na 1 kW)	0.8250 €	0.8100 €	0.7950 €	0.7500 €
Minimální sazba	6.8200 €	6.6960 €	6.5720 €	6.2000 €
Maximální sazba	79.2000 €	77.7600 €	76.3200 €	72.0000 €

Zdroj: Vlastní zpracování dle (Bundesministerium, 2020)

Příklad výpočtu daně z pojištění pro osobní automobil do 3.5 tuny, 120 kW, měsíční splátky, platba ročně. Automobil má 120 kW, prvních 24 kW se odečítá od základu daně. $120 \text{ kW} - 24 \text{ kW} = 96 \text{ kW}$. Vyměřovací základ je tedy prvních 66 kW z Tabulky 21 ze sloupce EUR (ročně) sazba daně = 0.62 EUR. Výpočet je následující: $66 * 0.62 = 40.92 \text{ EUR}$. Zbývá vypočítat daň ještě pro 30 kW, takže musíme použít další kategorii pro 20 kW, kde je minimální sazba daně 0.66 EUR. Výpočet je: $20 * 0.66 = 13.2 \text{ EUR}$. Dopočítáme zbylých 10 kW, které spadají do poslední kategorie se sazbou 0.75 EUR. Vypočítáme $10 * 0.75 \text{ EUR}$. Celkem tedy zaplatíme za měsíc 61.62 EUR, což je 1 532.49 Kč při kurzu 24.87 Kč / EUR. Ročně výjde daň na 739.44 EUR, v přepočtu na české koruny 18 389.87 Kč.

4.4 Slovensko

V podkapitolách jsou rozepsány aktuální poplatky spojené s provozem silničních motorových vozidel na Slovensku.

4.4.1 Silniční daň SK

Daň z motorových vozidel upravuje Zákon č. 361/2014 Z.z., o dani z motorových vozidiel. Předmětem daně jsou silniční motorová vozidla a jejich přípojná vozidla registrovaná a provozovaná na Slovensku, pokud jsou používána k podnikání nebo k jiné samostatné výdělečné činnosti. Poplatníkem daně je fyzická nebo právnická osoba, která je provozovatelem vozidla registrovaného na Slovensku v registru vozidel a je zapsána v technickém průkazu. Základem daně je u osobních automobilů používaných k podnikání a jiné samostatné výdělečné činnosti zdvihový objem motoru v cm^3 . Dle něho se určuje sazba daně. Ta se zjistí pro každé jednotlivé vozidlo podle údajů v technickém průkazu k vozidlu. Pro

nákladní automobily je to počet náprav, součet největších povolených hmotností na nápravy a nejvyšší povolená hmotnost v tunách. V tabulce 22 jsou uvedeny sazby daně v roce 2020.

Tabulka 22 Sazby daně pro vozidla do 3.5 tuny a nad 3.5 tuny

Slovensko		
Osobní automobily:		
Zdvihový objem v cm ³	Sazba daně	
	EUR	
nad 0 do 150	50 €	
nad 150 do 900	62 €	
nad 900 do 1200	80 €	
nad 1200 do 1500	115 €	
nad 1500 do 2000	148 €	
nad 2000 do 3000	180 €	
nad 3000	218 €	
Nákladní automobily:		
Počet náprav	Celková hmotnost v tunách	Sazba daně
		EUR
1-2	do 1 tuny	74 €
	nad 1 tunu do 2 tun	133 €
	nad 2 tuny do 4 tun	212 €
	nad 4 tuny do 6 tun	312 €
	nad 6 tun do 8 tun	417 €
	nad 8 tun do 10 tun	518 €
	nad 10 tun do 12 tun	620 €
	nad 12 tun do 14 tun	777 €
	nad 14 tun do 16 tun	933 €
	nad 16 tun do 18 tun	1,089 €
	nad 18 tun do 20 tun	1,252 €
	nad 20 tun do 22 tun	1,452 €
	nad 22 tun do 24 tun	1,660 €
	nad 24 tun do 26 tun	1,862 €
	nad 26 tun do 28 tun	2,075 €
nad 28 tun do 30 tun	2,269 €	
nad 30 tun	2,480 €	

Zdroj: Vlastní zpracování dle (Ministerstvo Financí Slovenskej Republiky, 2020)

Kompletní sazebník viz Příloha XI.

Příklad výpočtu silniční daně pro osobní automobil se zdvihovým objemem motoru 1800 cm³ registrovaným v roce 2015. V Tabulce 22 si nalezneme hodnotu pro 1800 cm³, což je 148 EUR. Výpočet je: 148 * 24.87 = 3 680.76 Kč za rok.

Příklad výpočtu silniční daně pro nákladní automobil, 2 nápravy, maximální povolená hmotnost 8.5 tuny. Rok uvedení do provozu 2013. V tabulce 22 si nalezneme sazbu daně pro počet náprav 2 a hodnotu pro 8.5 tuny, což je sazba 518 EUR. Výpočet je: 518 * 24.87 = 12 882.66 Kč.

4.4.2 Pohonné hmoty SK

Následující tabulka ukazuje aktuální průměrné ceny pohonných hmot na Slovensku v roce 2020.

Tabulka 23 Průměrné ceny pohonných hmot na Slovensku

Průměrné ceny pohonných hmot Slovensko				
	Natural 95	Natural 98	LPG	Diesel
Cena v EUR	1.291 €	1.464 €	0.605 €	1.187 €
Cena v CZK	32.11 Kč	36.41 Kč	15.05 Kč	29.52 Kč

Zdroj: Vlastní zpracování dle (Štatistický Úrad Slovenskej Republiky, 2020)

4.4.3 Dálniční známky SK

Na Slovensku jsou zpoplatněny rychlostní komunikace prostřednictvím elektronické dálniční známky. Týká se vozidel do 3.5 tuny. V níže uvedené tabulce jsou aktuální ceny a platnosti dálničních známek na Slovensku pro rok 2020.

Tabulka 24 Ceny dálničních známek v SK

Dálniční známky pro vozidla do 3,5 tuny		
	Slovensko	Slovensko
10 dní	10 €	248.70 Kč
30 dní	14 €	348.18 Kč
1 rok	50 €	1,243.50 Kč

Zdroj: Vlastní zpracování, převzato z (Zpoplatněné úseky, 2019)

4.4.4 Mýtné SK

Pro vozidla nad 3.5 tuny jsou zpoplatněny dálnice, rychlostní silnice a některé silnice 1., 2. a 3. třídy prostřednictvím mýtného systému emyto.sk. Sazby mýta jsou uvedeny v Tabulce 25 pro rok 2020.

Tabulka 25 Sazby mýtného na Slovensku v EUR

Sazby mýta za využívání vymezených úseků dálnic a rychlostních silnic v EUR na 1 km					
	Kategorie vozidla	Emsiní třída			
		EURO 0 - II	EURO III, IV	EURO V, VI, EEV	
Nákladní vozidla	3.5 t - do 12 t*	0.108	0.098	0.085	
	12 t a víc	2 nápravy	0.231	0.209	0.181
		3 nápravy	0.244	0.220	0.190
		4 nápravy	0.253	0.228	0.198
		5 nápravy	0.244	0.220	0.190
Autobus**	3.5 t - do 12 t*	0.064	0.053	0.032	
	12 t a víc*	0.116	0.105	0.064	
Sazby mýta za využívání vymezených úseků silnic I.třídy souběžných s dálnicemi a rychlostními silnicemi v EUR na 1 km					
	Kategorie vozidla	Emsiní třída			
		EURO 0 - II	EURO III, IV	EURO V, VI, EEV	
Nákladní vozidla	3.5 t - do 12 t*	0.108	0.098	0.085	
	12 t a víc	2 nápravy	0.231	0.209	0.181
		3 nápravy	0.244	0.220	0.190
		4 nápravy	0.253	0.228	0.198
		5 nápravy	0.244	0.220	0.190
Autobus**	3.5 t - do 12 t*	0.043	0.032	0.022	
	12 t a víc*	0.085	0.074	0.043	
Sazby mýta za využívání vymezených úseků silnic I.třídy, které nejsou souběžné s dálnicemi a rychlostními silnicemi v EUR na 1 km					
	Kategorie vozidla	Emsiní třída			
		EURO 0 - II	EURO III, IV	EURO V, VI, EEV	
Nákladní vozidla	3.5 t - do 12 t*	0.085	0.076	0.066	
	12 t a víc	2 nápravy	0.181	0.164	0.140
		3 nápravy	0.190	0.172	0.147
		4 nápravy	0.195	0.176	0.150
		5 nápravy	0.190	0.172	0.147
Autobus**	3.5 t - do 12 t*	0.043	0.032	0.022	
	12 t a víc*	0.085	0.074	0.043	

Sazby mýta za využívání vymezených úseků ostatních silnic I.třídy a vymezených úseků II. a III.třídy v EUR na 1 km					
	Kategorie vozidla	Emsiní třída			
		EURO 0 - II	EURO III, IV	EURO V, VI, EEV	
Nákladní vozidla	3.5 t - do 12 t	0.000	0.000	0.000	
	12 t a víc	2 nápravy	0.000	0.000	0.000
		3 nápravy	0.000	0.000	0.000
		4 nápravy	0.000	0.000	0.000
		5 nápravy	0.000	0.000	0.000
Autobus	3.5 t - do 12 t	0.000	0.000	0.000	
	12 t a víc	0.000	0.000	0.000	

* Jednotně pro jakýkoliv počet náprav

**BUS - vozidla umožňující přepravu více jako devíti osob včetně řidiče

Slevy z mýtních sazeb		
Limit pro km najeté v kalendářním roce	Procentuální sazby slev pro jednotlivé kategorie vozidel	
	Nákladní vozidla do 12 t	Nákladní vozidla 12 t a víc
Nad 5 000 km	3%	-
Nad 10 000 km	5%	3%
Nad 20 000 km	7%	5%
Nad 30 000 km	9%	7%
Nad 50 000 km	11%	9%

Zdroj: Vlastní zpracování, převzato z (Zpoplatněné úseky, 2019)

Příklad výpočtu mýtného pro nákladní vozidlo 8.5 tuny se dvěma nápravami, EURO 3, průjezd po dálnici 100 km. V Tabulce 25 si nalezneme hodnotu pro EURO 3 a 8.5 tuny, což je 0.098 EUR na 1 km. Vozidlo ujelo 100 km, proto bude výpočet následující: $100 * 0.098 = 9.8$ EUR (243.726 Kč).

4.4.5 Emisní plakety SK

Na Slovensku prozatím nejsou zřízeny žádné emisní zóny, proto nejsou vyžadovány emisní plakety.

4.4.6 Registrace vozidel SK

Podle Zákona 342/2016 Z.z. (novela zákona o správných poplatcích) zaplatíme za registraci vozidla na Slovensku minimální sazbu 33 EUR. Sazba za registraci se odvíjí od výkonu motoru v kW a stáří vozidla. Vydání SPZ vyjde na 16.5 EUR. Povinným dokladem při registraci je také

povinné ručení a evidenční kontrola, které je nutno připočítat do poplatků za registraci vozidla. Výše povinného ručení je individuální dle nároků pojišťoven. Evidenční kontrola je také individuální dle zvolené STK. Celkový náklad za registraci je: 33 (820.71 Kč) + 16.5 (410.36 Kč) + (povinné ručení) + (evidenční kontrola) = 49.5 EUR (1231.07 Kč) + (povinné ručení) + (evidenční kontrola).

4.5 Švýcarsko

V podkapitolách jsou rozepsány aktuální poplatky spojené s provozem silničních motorových vozidel ve Švýcarsku.

4.5.1 Silniční daň CH

Ve Švýcarsku se výše silniční daně odvíjí od energetického štítku a objemu motoru v cm³. Energetické štítky jsou rozděleny podle uvedení vozidla do provozu. Vozidla, která jsou uvedena do provozu od 1.1.2018, spadají pod tarif 1, energetický štítek A. Vozidla vyrobená před 1.1.2018, spadají pod tarif 2, energetický štítek A. Energetické štítky B a C nezahrnují podmínku o uvedení vozidla do provozu, ale řídí se podle informace v technickém průkazu vozidla. Tato vozidla spadají pod tarif 2. Stejně tak to mají energetické štítky D, E, F, G nebo bez označení, s rozdílem, že spadají pod tarif 3. Silniční daň je placená ročně. V níže uvedené tabulce jsou zobrazeny sazby daně pro rok 2020.

Tabulka 26 Sazby silniční daně ve Švýcarsku

Švýcarsko					
Osobní automobily:					
Objem	tarif 1	tarif 2	tarif 2 EUR	tarif 3	tarif 3 EUR
do 400 cm ³	0 CHF	245 CHF	232.75 €	257 CHF	244.15 €
od 401 do 600 cm ³	0 CHF	282 CHF	267.90 €	296 CHF	281.20 €
od 601 do 800 cm ³	0 CHF	317 CHF	301.15 €	332 CHF	315.40 €
od 801 do 1000 cm ³	0 CHF	352 CHF	334.40 €	369 CHF	350.55 €
od 1001 do 1200 cm ³	0 CHF	387 CHF	367.65 €	406 CHF	385.70 €
od 1201 do 1400 cm ³	0 CHF	414 CHF	393.30 €	434 CHF	412.30 €
od 1401 do 1600 cm ³	0 CHF	440 CHF	418.00 €	462 CHF	438.90 €
od 1601 do 1800 cm ³	0 CHF	465 CHF	441.75 €	488 CHF	463.60 €

Tarifů jsou dle ekologického štítku

Nákladní automobily:		
hmotnost	tarif	tarif v EUR
od 1 do 1.499 tun	575 CHF	546.25 €
od 1.5 do 1.999 tun	815 CHF	774.25 €
od 2 do 2.999 tun	1,003 CHF	952.85 €
od 3 do 3.999 tun	1,212 CHF	1,151.40 €
od 4 do 4.999 tun	1,421 CHF	1,349.95 €
od 5 do 5.999 tun	1,630 CHF	1,548.50 €
od 6 do 6.999 tun	1,771 CHF	1,682.45 €
od 7 do 7.999 tun	1,913 CHF	1,817.35 €
od 8 do 8.999 tun	2,054 CHF	1,951.30 €

Zdroj: Vlastní zpracování dle (Steuer für Personenwagen, 2020)

Kompletní sazebník viz Příloha XII.

Příklad výpočtu silniční daně pro osobní automobil do 3.5 tuny, 1800 cm³, emisní štítek C. V Tabulce 26 si nalezneme sazbu pro osobní automobil do 1800 cm³ s tarifem 2, do kterého spadá emisní štítek C. Sazba je 465 CHF (441.75 EUR). Aktuální kurz vypsany Českou národní bankou je: 23.37 Kč / CHF. V přepočtu zaplatíme $465 * 23.37 = 10\,867.05$ Kč za rok (436.95 EUR).

Příklad výpočtu silniční daně pro vozidla nad 3.5 tuny. Hmotnost vozidla 8.5 tuny. V tabulce 26 si nalezneme rozmezí hmotnosti pro 8.5 tuny. Sazba daně pro tuto kategorii je 2 054 CHF (1 951.3 EUR). Výpočet je: $2\,054 * 23.37 = 48\,001.98$ Kč (1 930.12 EUR) ročně.

4.5.2 Pohonné hmoty CH

Následující tabulka ukazuje aktuální průměrné ceny pohonných hmot ve Švýcarsku v roce 2020.

Tabulka 27 Průměrné ceny pohonných hmot ve Švýcarsku

Průměrné ceny pohonných hmot Švýcarsko			
	Natural 95	Natural 98	Diesel
Cena v CHF	1.56 CHF	1.64 CHF	1.65 CHF
Cena v CZK	36.46 Kč	38.33 Kč	38.56 Kč
Cena v EUR	1.47 €	1.54 €	1.55 €

Zdroj: Vlastní zpracování dle (Preisvergleich für Benzin und Diesel in Europa, 2020)

4.5.3 Dálniční známky CH

Ve Švýcarsku je nutné opatřit vozidla do 3.5 tuny dálniční známkou. Platnost je 12 měsíců respektive 14 měsíců. Pro vozidla nad 3.5 tuny se platí místo dálniční známky takzvaný poplatek za těžká vozidla, který se hradí jednorázově při vjezdu do Švýcarska. Cena roční dálniční známky je 40 CHF (38 EUR). V přepočtu na české koruny je to $40 * 23.37 = 934.8$ Kč (37.59 EUR) (Zpoplatněné úseky, 2019). Sazebník platný pro rok 2020 za těžká vozidla viz Příloha IX.

4.5.4 Mýtné CH

Švýcarsko prozatím nezavedlo mýtný systém.

4.5.5 Emisní plakety CH

Cena emisní plakety se pohybuje mezi 5-20 EUR. V přepočtu na české koruny je to 120 až 500 Kč (Green-Zones, 2019).

4.5.6 Registrace vozidel CH

Ve Švýcarsku je možné registrovat vozidlo osobně nebo poštou. Sazby za registraci se mohou lišit dle Odboru dopravy. Cena za přiřazení ID vozidla se pohybuje kolem 55 CHF (52.25 EUR) a cena za vydání SPZ je kolem 30 CHF (28.5 EUR). Součástí registrace vozidla je povinné ručení, které je nutno připočítat k registraci. Cena celkem 55 (1 285.35 Kč) + 33 (771.21 Kč) + (povinné ručení) = 88 CHF (2 056.56 Kč) + (povinné ručení). Ceny jsou platné pro rok 2020 (Strassenverkehrs-und Schifffahrtsamt, 2020).

4.6 Polsko

V podkapitolách jsou rozepsány aktuální poplatky spojené s provozem silničních motorových vozidel v Polsku.

4.6.1 Silniční daň PL

Daň z motorových vozidel upravuje Zákon ze dne 12. ledna 1991., o daních a místních poplatcích (Ustawa z dnia 12 stycznia 1991 r. o podatkach i opłatach lokalnych). Předmětem daně jsou silniční motorová vozidla a jejich přípojná vozidla registrovaná a provozovaná v

Polsku, pokud jsou používána k podnikání nebo k jiné samostatné výdělečné činnosti. Poplatníkem daně je fyzická nebo právnická osoba, která je provozovatelem vozidla registrovaného v Polsku v registru vozidel a je zapsána v technickém průkazu. Základem daně je počet vlastněných dopravních prostředků. Sazba se může lišit na základě stáří vozidla, počtu sedadel, maximální povolené hmotnosti a vlivu na životní prostředí. Silniční daň je splatná ve dvou splátkách, první splátka do 15. února každého daňového roku, druhá splátka do 15. září každého daňového roku. Silniční daň se vztahuje na vozidla nad 3.5 tuny. Sazby daně jsou uvedeny pro rok 2020.

Tabulka 28 Sazby silniční daně v Polsku

Polsko		
Maximální přípustná hmotnost	Sazba daně (PLN)	Sazba daně EUR
nad 3.5 tuny do 5.5. tuny (včetně)	676.20 PLN	155.53 €
nad 5.5 tuny do 9 tun (včetně)	1,028.00 PLN	236.44 €
více než 9 tun	1,233.60 PLN	283.73 €

Zdroj: Vlastní zpracování dle Ustawa z dnia 12 stycznia 1991 r., o podatcích i opłatach lokalnych

Příklad výpočtu silniční daně pro vozidla nad 3.5 tuny. Hmotnost vozidla 8.5 tuny. V tabulce 28 si nalezneme rozmezí hmotnosti pro 8.5 tuny. Sazba daně pro tuto kategorii je 1 028 PLN (236.44 EUR). Kurz vypsany Českou národní bankou 5.85 Kč / PLN. Výpočet je: $1\ 028 * 5.85 = 6\ 013.8$ Kč za rok (241.81 EUR).

4.6.2 Pohonné hmoty PL

Následující tabulka ukazuje aktuální průměrné ceny pohonných hmot v Polsku pro rok 2020.

Tabulka 29 Průměrné ceny pohonných hmot v Polsku

Průměrné ceny pohonných hmot Polsko				
	Pb98	Pb95	ON	LPG
Cena v PLN	5.28 PLN	4.93 PLN	5.12 PLN	2.29 PLN
Cena v CZK	30.89 Kč	28.84 Kč	29.95 Kč	13.40 Kč
Cena v EUR	1.24 €	1.16 €	1.20 €	0.54 €

Zdroj: Vlastní zpracování dle (E-petrol.pl, 2020)

4.6.3 Dálniční známky PL

V Polsku se dálniční známky nepoužívají.

4.6.4 Mýtné PL

Dálnice v Polsku jsou zpoplatněny mýtným. Pro vozidla do 3.5 tuny lze využít platby mýtného přímo na mýtných branách hotově, platební či tankovací kartou nebo platbou přes elektronickou jednotku ViaToll. Vozidla nad 3.5 tuny mají povinnost využívat elektronický mýtný systém ViaToll. Cena mýtného je počítána podle projetých mýtných bran (Systém Viatoll, 2020). Rozdělení kategorií je uvedeno v tabulce níže a sazby mýtného na následujících obrázcích. Všechny sazby jsou platné pro rok 2020.

Tabulka 30 Sazby mýtného v Polsku

Kategorie vozidla	Sazba v PLN (netto) na 1 km
Kategorie 1	0.16
Kategorie 2	0.38
Kategorie 3	0.38
Kategorie 4	0.38
Kategorie 5	10x sazba pro Kat.1

Kategorie 1	Rusocin	Stanisławie	Swarożyn	Pelplin	Kopytkowo	Wartubie	Nowe Marzy	Gruzdiądz	Lisewo	Turzno	Lubicz	Nowa Wieś
1	Rusocin	3.50	4.90	7.40	11.30	14.70	17.60	19.20	22.30	26.70	27.90	29.90
	Stanisławie	3.50	1.40	3.90	7.80	11.20	14.10	15.70	18.80	23.20	24.40	26.40
	Swarożyn	4.90	1.40	2.50	6.40	9.90	12.70	14.30	17.40	21.80	23.00	25.00
	Pelplin	7.40	3.90	2.50	4.00	7.40	10.20	11.80	14.90	19.30	20.50	22.50
	Kopytkowo	11.30	7.80	6.40	4.00	3.40	6.30	7.80	10.90	15.40	16.60	18.60
	Wartubie	14.70	11.20	9.90	7.40	3.40	2.90	4.40	7.50	12.00	13.20	15.20
	Nowe Marzy	17.60	14.10	12.70	10.20	6.30	2.90	1.50	4.70	9.10	10.30	12.30
	Gruzdiądz	19.20	15.70	14.30	11.80	7.80	4.40	1.50	3.10	7.50	8.80	10.70
	Lisewo	22.30	18.80	17.40	14.90	10.90	7.50	4.70	3.10	4.40	5.60	7.60
	Turzno	26.70	23.20	21.80	19.30	15.40	12.00	9.10	7.50	4.40	1.20	3.20
	Lubicz	27.90	24.40	23.00	20.50	16.60	13.20	10.30	8.80	5.60	1.20	2.00
	Nowa Wieś	29.90	26.40	25.00	22.50	18.60	15.20	12.30	10.70	7.60	3.20	2.00
	Kategorie 2-4	Rusocin	Stanisławie	Swarożyn	Pelplin	Kopytkowo	Wartubie	Nowe Marzy	Gruzdiądz	Lisewo	Turzno	Lubicz
2	Rusocin	8.30	11.60	17.50	26.90	35.00	41.80	45.50	52.90	63.40	66.30	71.00
	Stanisławie	8.30	3.30	9.20	18.60	26.70	33.50	37.20	44.60	55.10	58.00	62.70
	Swarożyn	11.60	3.30	5.90	15.30	23.40	30.20	33.90	41.30	51.80	54.70	59.40
	Pelplin	17.50	9.20	5.90	9.40	17.50	24.30	28.00	35.40	45.90	48.80	53.50
	Kopytkowo	26.90	18.60	15.30	9.40	8.10	14.90	18.60	26.00	36.50	39.40	44.10
	Wartubie	35.00	26.70	23.40	17.50	8.10	6.80	10.50	17.90	28.40	31.30	36.00
	Nowe Marzy	41.80	33.50	30.20	24.30	14.90	6.80	3.70	11.10	21.60	24.50	29.20
	Gruzdiądz	45.50	37.20	33.90	28.00	18.60	10.50	3.70	7.40	17.90	20.80	25.00
	Lisewo	52.90	44.60	41.30	35.40	26.00	17.90	11.10	7.40	10.50	13.40	18.10
	Turzno	63.40	55.10	51.80	45.90	36.50	28.40	21.60	17.90	10.50	2.90	7.60
	Lubicz	66.30	58.00	54.70	48.80	39.40	31.30	24.50	20.80	13.40	2.90	4.70
	Nowa Wieś	71.00	62.70	59.40	53.50	44.10	36.00	29.20	25.50	18.10	7.60	4.70

Kategorie vozidla	Sazby elektronického mýtného pro státní silnice třídy A a S nebo jejich úseky, ve kterých se vybírá elektronické mýtné			
	Sazba elektronického poplatku za průjezd 1km státní silnice (v PLN)			
	Třídy vozidel v EURO v závislosti na emisních limitech (1)			
	max. EURO 2	EURO 3	EURO 4	min. EURO 5
1	2	3	4	5
Motorová vozidla s maximální přípustnou hmotností (2) nad 3,5 t a pod 12 t	0.4	0.35	0.28	0.2
maximální přípustnou hmotností (2) alespoň 12 t	0.53	0.46	0.37	0.27
Autobusy bez ohledu na maximální přípustnou hmotnost	0.4	0.35	0.28	0.2

Zdroj: Vlastní zpracování dle (Systém Viatoll, 2020)

Kompletní sazebník mýtného viz Příloha XIII.

Příklad výpočtu mýtného pro nákladní vozidlo 8.5 tuny, se dvěma nápravami, EURO 3, průjezd po státní silnici třídy A a S 100 km. Na obrázku si nalezneme tabulku s údaji pro třídu A a S, kde vyhledáme sloupec EURO 3 pro vozidla nad 3.5 tuny do 12 tun, což je sazba 0.35 PLN (0.081 EUR). Vozidlo ujelo 100 km, proto bude výpočet následující: $100 * 0.35 = 35$ PLN (8.05 EUR a 204.75 Kč).

Příklad výpočtu mýtného pro osobní vozidlo 1800 cm³, kategorie 1, dálnice A1, průjezd 100 km (Pelplin – Turzno). Sazba je 19.30 PLN (4.44 EUR). V přepočtu na české koruny je to $19.30 * 5.85 = 112.905$ Kč (4.54 EUR).

4.6.5 Emisní plakety PL

Polsko nemá zřízené emisní zóny, proto nejsou vyžadovány emisní plakety.

4.6.6 Registrace vozidel PL

Sazba za registraci činí 18.5 PLN (4.26 EUR), vydání SPZ vyjde na 80 PLN (18.4 EUR), vydání ověřovacích štítků na SPZ se pohybuje kolem 12.5 PLN (2.88 EUR). Povinným dokladem při registraci je také povinné ručení a evidenční kontrola, které je nutno připočítat do poplatků za registraci vozidla. Výše povinného ručení je individuální dle nároků pojišťoven. Evidenční kontrola je také individuální dle zvolené STK. Celkový náklad za registraci je: 18.5 (108.225 Kč) + 80 (468 Kč) + 12.5 (73.125 Kč) + (povinné ručení) + (evidenční kontrola) = 111 PLN (649.35 Kč = 26.11 EUR) + (povinné ručení) + (evidenční kontrola) (Ministerstwo Infrastruktury, 2020).

4.7 Francie

V podkapitolách jsou rozepsány aktuální poplatky spojené s provozem silničních motorových vozidel ve Francii.

4.7.1 Silniční daň FR

Silniční daň ve Francii funguje od roku 1974, nazývala se daň z osobních a služebních vozidel. V roce 2006 byla výše zmíněná daň nahrazena daní ze služebních vozidel. Předmětem daně jsou silniční motorová vozidla a jejich přípojná vozidla registrovaná a provozovaná ve Francii, pokud jsou používána k podnikání nebo k jiné samostatné výdělečné činnosti. Poplatníkem daně je fyzická nebo právnická osoba, která je provozovatelem vozidla registrovaného

ve Francii v registru vozidel a je zapsána v technickém průkazu. Sazba daně má dvě kritéria, a to emise CO₂ a fiskální výkon. Fiskálním výkonem se rozumí vozidlo vlastněné nebo registrované pro podnikatelskou činnost před 1. lednem 2006. Daň se platí ročně do 15. ledna (Impots.gouv.fr, 2020). Sazby daně jsou uvedeny v následující tabulce.

Tabulka 31 Sazby silniční daně ve Francii

Francie	
Fiskální výkon	Sazba daně
	EUR
Menší nebo rovno 3	750 €
od 4 do 6	1,400 €
od 7 do 10	3,000 €
od 11 do 15	3,600 €
více než 15	4,500 €

Tabulka je pro vozidla vlastněná před 1.1.2006

Míra emisí CO ₂ (v g na kilometr)	Sazba daně za g CO ₂
menší nebo rovno 20	0.00 €
větší než 20 a menší nebo rovno 60	1.00 €
větší než 60 a menší nebo rovno 100	2.00 €
větší než 100 a menší nebo rovno 120	4.50 €
větší než 120 a menší nebo rovno 140	6.50 €
větší než 140 a menší nebo rovno 160	13.00 €
větší než 160 a menší nebo rovno 200	19.50 €
větší než 200 a menší nebo rovno 250	23.50 €
větší než 250	29.00 €

Tabulka je pro vozidla vlastněná od 1.1.2006

Zdroj: Vlastní zpracování dle (Impots.gouv.fr, 2020)

Příklad výpočtu silniční daně pro osobní automobil se zdvihovým objemem motoru 1800 cm³ registrovaným v roce 2005 s fiskálním výkonem 5. V Tabulce 31 si nalezneme hodnotu pro fiskální výkon od 4 do 6, což je 1 400 EUR. Výpočet je: 1 400 * 24.87 (aktuální kurz ČNB) = 34 818 Kč za rok.

Příklad výpočtu silniční daně pro nákladní automobil, 2 nápravy, maximální povolená hmotnost 8.5 tuny, emise 210 g/km. Rok uvedení do provozu 2013. V tabulce 31 si nalezneme sazbu daně 210 g/km tj. 23.5 EUR. Výpočet je: $(23.5 * 210) * 24.87 = 122\,733.45$ Kč.

4.7.2 Pohonné hmoty FR

Následující tabulka ukazuje aktuální průměrné ceny pohonných hmot ve Francii.

Tabulka 32 Průměrné ceny pohonných hmot ve Francii

Průměrné ceny pohonných hmot Francie				
	Natural 95	Natural 98	LPG	Diesel
Cena v EUR	1.501 €	1.565 €	0.880 €	1.414 €
Cena v CZK	37.33 Kč	38.92 Kč	21.89 Kč	35.17 Kč

Zdroj: Vlastní zpracování dle (Preisvergleich für Benzin und Diesel in Europa, 2020)

4.7.3 Dálniční známky FR

Ve Francii je zaveden mýtný systém pro osobní i nákladní vozidla, z toho důvodu se nepoužívají dálniční známky.

4.7.4 Mýtné FR

Dálniční úseky jsou zpoplatněny pomocí mýtných bran. Poplatek je vybírán dle ujetého úseku a kategorie vozidla. Z důvodu velkého množství mýtných úseků, byly vybrány pouze nejčastěji používané zpoplatněné úseky. Na níže uvedeném obrázku jsou sazby za nejčastěji používané zpoplatněné úseky ve Francii. Sazby jsou uvedeny v EUR. Aktuální sazby pro všechny zpoplatněné úseky a všechny kategorie vozidel jsou dostupné na webu: <https://www.vinci-autoroutes.com/fr/tarifs-peage-reseaux-vinci-autoroutes>.

Obrázek 18 Sazby mýtného ve Francii pro nejčastěji používané zpoplatněné úseky

Ceny mýtného ve Francii pro nejčastější trasy v EUR											
	Paris	Rennes	Lyon	Nantes	Bordeaux	Marseille	Nice	Grenoble	Mulhouse	Toulouse	Lille
Paris		29.50	35.40	37.70	56.20	60.40	78.30				16.9
Rennes	29.50										
Lyon	35.40					25.00		11.6	31.4		
Nantes	37.70										
Bordeaux	56.20										
Marseille	60.40		25.00				17.90			34.7	
Nice	78.30					17.90					102.8
Grenoble			11.6								
Mulhouse			31.4								
Toulouse						34.7					
Lille	16.9						102.8				

Zdroj: Vlastní zpracování dle (Prix des péages sur autoroute, 2020)

Příklad výpočtu mýtného pro nákladní vozidlo 8.5 tuny, se dvěma nápravami, EURO 3, průjezd 100 km (Lyon – Valence). V odkazu si nalezneme tabulku s údaji pro taxu Lyon – Valence, která činí $19.7 * 24.87 = 489.939$ Kč.

Příklad výpočtu mýtného pro osobní vozidlo do 3.5 tuny, destinace Lyon - Grenoble (cca 100 km). Na obrázku 18 si nalezneme hodnotu pro tuto destinaci, která je 11.6 EUR. Výpočet je: $11.6 * 24.87 = 288.492$ Kč.

4.7.5 Emisní plakety FR

Emisní zóny ve Francii byly zřízeny v roce 2016. Aktuální informace o emisních zónách a pravidlech pro jejich průjezd, nalezneme na webu: <https://www.lez-france.fr/>. Cena emisní plakety se pohybuje mezi 5-20 EUR. V přepočtu na české koruny je to 120 až 500 Kč (Green-Zones, 2019).

4.7.6 Registrace vozidel FR

Registrace vozidel ve Francii je individuální dle regionu. Simulátor pro výpočet ceny za registraci nalezneme na webu: <https://www.service-public.fr/particuliers/vosdroits/F19211>

Jako příklad si můžeme uvést vlastníka vozidla, který žije v Île-de-France a registruje své vozidlo s 5 CV do 3.5 tuny, palivo benzín a emise 103 g/km CO₂.

- Regionální daň $5 * 46.15$ EUR = 230.75 EUR
- Daň za znečištění ovzduší = 0 EUR
- Správní daň = 4 EUR
- Poplatek = 2.76 EUR
- Celkem zaplatí: 237.51 EUR (5 906.8737 Kč)

4.8 Porovnání dat z praktické části

Všechna porovnání jsou platná pro začátek roku 2020.

4.8.1 Silniční daň přepočítána na CZK

Obrázek 19 Porovnání silničních daní mezi vybranými zeměmi

Silniční daň						
Stát	Předmět daně	Měřítko	Příklady vozidlo do 3.5 t		Příklady vozidlo 8.5 t	
Česká republika	vozidla do 3.5 tuny i nad 3.5 tuny	objem motoru a hmotnost	1,800 Kč	72.38 €	6,300 Kč	253 €
Německo	vozidla do 3.5 tuny i nad 3.5 tuny	objem motoru, hmotnost a emisní norma	5,869 Kč	236.00 €	10,644 Kč	428 €
Rakousko	vozidla do 3.5 tuny i nad 3.5 tuny	výkon motoru v kW a hmotnost	20,229 Kč	813.38 €	4,477 Kč	180 €
Slovensko	vozidla do 3.5 tuny i nad 3.5 tuny	objem motoru, hmotnost a počet náprav	3,681 Kč	148.00 €	12,883 Kč	518 €
Švýcarsko	vozidla do 3.5 tuny i nad 3.5 tuny	objem motoru, hmotnost a energetický štítek	10,867 Kč	436.95 €	48,002 Kč	1,930 €
Polsko	vozidla nad 3.5 tuny	hmotnost			6,014 Kč	242 €
Francie	vozidla do 3.5 tuny i nad 3.5 tuny	fiskální výkon, emise	34,818 Kč	1,400.00 €	122,733 Kč	4,935 €

Zdroj: Vlastní zpracování

Jak je vidět na Obrázku 19, tak v každé zemi jsou odlišná měřítka pro výpočet silniční daně. Rozdíly jsou poměrně markantní, hlavně v zemích, kde vstupují do silniční daně i emise. Dle výpočtů konkrétních příkladů v praktické části práce, vychází pro vozidla do 3.5 tuny nejlépe Česká republika a pro vozidla 8.5 tuny Rakousko. Naopak nejvyšší silniční daň pro obě kategorie je ve Francii.

Modelová situace pro srovnání silniční daně mezi vybranými zeměmi: Podnikatel, který má průměrný roční příjem (viz následující Obrázek), vlastní dvě vozidla, která využívá k podnikatelské činnosti (jedno do 3.5 tuny a druhé nad 3.5 tuny).

Obrázek 20 Dopad silniční daně na podnikatele

	Německo	Rakousko	Švýcarsko	Česko	Francie	Polsko	Slovensko
Roční průměrné příjmy v EUR	37,188.00 €	49,000.00 €	82,978.72 €	15,055.25 €	45,793.00 €	13,635.60 €	12,420.00 €
Silniční daň do 3.5 t v EUR	236.00 €	813.38 €	436.95 €	72.38 €	1,400.00 €	0.00 €	148.00 €
Silniční daň nad 3.5 t v EUR	428 €	180 €	1,930 €	253 €	4,935 €	242 €	518 €
Odečet daně z průměrného příjmu do 3.5 t v EUR	36,952.00 €	48,186.62 €	82,541.77 €	14,982.87 €	44,393.00 €	13,635.60 €	12,272.00 €
Odečet daně z průměrného příjmu nad 3.5 t v EUR	36,760.02 €	48,820.00 €	81,048.61 €	14,801.93 €	40,858.00 €	13,393.79 €	11,902.00 €
Procento daně do 3.5 t z průměrného příjmu	0.6346%	1.6600%	0.5266%	0.4807%	3.0572%	0.0000%	1.1916%
Procento daně nad 3.5 t z průměrného příjmu	1.1508%	0.3673%	2.3260%	1.6826%	10.7768%	1.7734%	4.1707%

Zdroj: Vlastní zpracování dle statistických úřadů jednotlivých zemí

V případě, že vynecháme Polsko, které neuplatňuje silniční daň pro vozidla do 3.5 tuny, tak je pro podnikatele nejvýhodnější platba silniční daně z vozidla do 3.5 tuny v České republice. Podnikatel by zaplatil 72.38 EUR ročně, což je 0.4807 % z celkového ročního průměrného příjmu. Nejvyšší zatížení pro podnikatele je ve Francii, kde by podnikatel zaplatil 1400 EUR ročně, což je 3.0572 % z celkového ročního průměrného příjmu. Nejnižší sazba za vozidla nad 3.5 tuny je v Rakousku, kde podnikatel zaplatí 0.3673 % z celkového ročního průměrného příjmu. Nejvyšší sazba je opět ve Francii 10.7768 % z celkového ročního průměrného příjmu.

Z modelového případu vyplývá, že Česká republika má jednu z nejnižších silničních daní v porovnání s vybranými státy, a proto je zde prostor k zamyšlení se nad změnami.

Příjmy ze silniční daně pro Českou republiku za rok 2018 činily celkem 6 138 621 000 Kč a za rok 2019 jsou předpokládány příjmy 6 300 000 000 Kč. Celkové předpokládané příjmy pro rok 2019 jsou 65 496 000 000 Kč, silniční daň pokrývá 9.62 % z celkových příjmů SFDI (Státní fond dopravní infrastruktury). Za rok 2019 jsou uvedeny předpokládané příjmy, protože ještě není zveřejněna výroční zpráva se skutečnými příjmy (sfdi, 2020). Z výše uvedených hodnot je viditelné, že příjmy ze silniční daně nejsou příliš vysoké, pravděpodobně proto, že v České republice je málo daňových subjektů silniční daně. Za zvážení by stála změna zákona, která by přinesla více daňových poplatníků nebo implementace víceúrovňové daně pro silniční motorová vozidla, tak jak je tomu v Rakousku, aby byla zpoplatněna téměř všechna vozidla, která jsou registrována a provozována na území České republiky. Sazby a výpočet silniční daně pro Českou republiku bychom zanechali, ale přidali bychom „registrační daně“, které by vstupovaly do daně silniční (více na modelové situaci v podkapitole 4.8.6 Registrace vozidel).

4.8.2 Pohonné hmoty přepočítány na CZK

Obrázek 21 Porovnání průměrných cen pohonných hmot mezi vybranými zeměmi

Pohonné hmoty						
Stát	Natural 95	N95 v EUR	Natural 98	N98 v EUR	Diesel	Diesel
Česká republika	32.00 Kč	1.29 €	36.00 Kč	1.45 €	31.80 Kč	1.28 €
Německo	34.89 Kč	1.40 €		0.00 €	32.31 Kč	1.30 €
Rakousko	30.86 Kč	1.24 €		0.00 €	29.97 Kč	1.21 €
Slovensko	32.11 Kč	1.29 €	36.41 Kč	1.46 €	29.59 Kč	1.19 €
Švýcarsko	36.46 Kč	1.47 €	38.33 Kč	1.54 €	38.56 Kč	1.55 €
Polsko	28.84 Kč	1.16 €	30.89 Kč	1.24 €	29.95 Kč	1.20 €
Francie	37.33 Kč	1.50 €	38.92 Kč	1.56 €	35.17 Kč	1.41 €

Zdroj: Vlastní zpracování

Jak je patrné z Obrázku 21, tak nejnižší průměrné ceny pro Natural 95 a 98 jsou v Polsku, nejlevnější Diesel je na Slovensku. V benzínu je opět nejdražší Francie a pro naftu Švýcarsko. Vývoj cen benzínu a nafty ovlivňují různé faktory, jako například kurzy měn vůči dolaru, náklady na rafinaci, distribuci a marketing, zisk rafinérií, přepravců a obchodníků. Další vliv má spotřební daň, DPH (Daň z přidané hodnoty), která je vyměřována i ze spotřební daně. Nepřímo jsou ceny ovlivněny i změnami požadavků na strukturu paliv nebo cena emisí CO₂ při zpracování ropy. Minimální spotřební daň pro Evropskou unii je stanovena na základě směrnice Evropské komise z října 2003 (Dir.2003/96/EC) a činí 0.359 EUR/litr u bezolovnatého benzínu a 0.330 EUR/litr u nafty. Většina zemí EU má však skutečnou spotřební daň vyšší. Pro Českou republiku proběhla úprava spotřební daně s platností od 1. ledna 2010 na 12.84 Kč/litr u benzínu a na 10.95 Kč/litr u nafty (Česká Národní Banka, 2020). Výpočet ceny benzínu a nafty pro Českou republiku je uveden níže:

- **Celková průměrná cena benzínu:** 32 Kč
- **Spotřební daň pro benzín:** 12.84 Kč
- **Sazba DPH:** 21 %
- **DPH za litr:** 6.72 Kč (Průměrná cena benzínu (32/100)*21)
- **Celkové zdanění v Kč:** 19.56 Kč (Spotřební daň 12.84 Kč + DPH 6.72 Kč)
- **Zdanění v %:** 61.13 %

- **Celková průměrná cena nafty:** 31.8 Kč
- **Spotřební daň pro naftu:** 10.95 Kč
- **Sazba DPH:** 21 %
- **DPH za litr:** 6.68 Kč (Průměrná cena nafty (31.8/100)*21)
- **Celkové zdanění v Kč:** 17.63 Kč (Spotřební daň 10.95 Kč + DPH 6.68 Kč)
- **Zdanění v %:** 55.44 %

Cenu pohonných hmot pro Českou republiku ovlivňuje Česká národní banka, která si myslí, že růstem úrokových sazeb dokáže zvrátit trend. Právě Česká národní banka dlouhodobě negativně ovlivňuje vývoj pro spotřebitele, a to tiskem koruny, kterým dokázala znehodnotit domácí měnu. Na jaře roku 2020 se předpokládá, že se začne opakovat situace, kdy ceny komodit zažily výraznou korekci a přinášely riziko deflace, tím se ropa propadla ze 150 USD za barel na 25 USD za barel. Můžeme tedy očekávat, že se cena benzínu bude pohybovat kolem 28 Kč za litr a cena nafty kolem 27 Kč za litr. Měnová politika centrálních bank se snaží zabránit

deflaci, aby nedošlo k poklesu cen, které vede ke snížení poptávky, investic, spotřebě či vládních výdajů. Všechny uvedené aspekty mohou vést k růstu nezaměstnanosti a k propadu hrubého domácího produktu, proto by se centrální banky měly snažit ovlivňovat trend ideálně, aby nedocházelo k deflaci a zároveň k vysoké míře inflace.

4.8.3 Dálniční známky přepočítány na CZK

Obrázek 22 Porovnání cen dálničních známek mezi vybranými zeměmi

Dálniční známky pro vozidla do 3.5 tuny								
Stát	10 dní		30 dní		60 dní		1 rok	
Česká republika	310 Kč	12.46 €	440 Kč	17.69 €	nepoužívají se		1,500 Kč	60.31 €
Německo	nepoužívají se		nepoužívají se		nepoužívají se		nepoužívají se	
Rakousko	234 Kč	9.41 €	nepoužívají se		681 Kč	27.38 €	2,266 Kč	91.11 €
Slovensko	249 Kč	10.01 €	348 Kč	13.99 €	nepoužívají se		1,244 Kč	50.02 €
Švýcarsko	nepoužívají se		nepoužívají se		nepoužívají se		935 Kč	37.60 €
Polsko	nepoužívají se		nepoužívají se		nepoužívají se		nepoužívají se	
Francie	nepoužívají se		nepoužívají se		nepoužívají se		nepoužívají se	

Zdroj: Vlastní zpracování

Každý stát má mírně odlišné lhůty pro dálniční známky, ale i tak při porovnání vychází nejlevněji desetidenní dálniční známka v Rakousku, třicetidenní známka na Slovensku a roční dálniční známka ve Švýcarsku.

Podle informací z výročních zpráv a účetních závěrek Státního fondu dopravní infrastruktury bylo pro Českou republiku v roce 2018 vyrobeno celkem 2 600 000 ks ročních, 740 000 ks měsíčních a 3 750 000 ks desetidenních dálničních známek. Pro rok 2019 bylo vyrobeno celkem 2 705 000 ks ročních, 795 000 ks měsíčních a 4 040 000 ks desetidenních dálničních známek. Za předpokladu prodeje všech vyrobených kusů dálničních známek by při cenách z Obrázku 22 vycházely celkové příjmy do státního rozpočtu za rok 2018 na 5 388 100 000 Kč včetně DPH a 5 659 700 000 Kč včetně DPH za rok 2019. Náklady vynaložené na výrobu a distribuci dálničních známek za rok 2018 byly 313 680 000 Kč včetně DPH, pro rok 2019 činily 336 128 000 Kč včetně DPH. Pokud odečteme od příjmu vynaložené náklady, tak by za rok 2018 měl státní rozpočet disponovat 5 074 420 000 Kč včetně DPH a 5 323 572 000 Kč včetně DPH za rok 2019 (sfdi, 2020).

Ministerstvo dopravy plánuje přechod na elektronické dálniční známky, které by měly přijít v platnost od roku 2021. Když pomíneme prvotní (jednorázové) náklady na integraci systémů, inovaci kamerových systémů na mýtných branách, software pro rozpoznávání SPZ apod., tak by tento přechod v budoucnu měl generovat roční úspory kolem 120 000 000 Kč oproti „papírovým“ dálničním známám. Ministerstvo dopravy počítá v ročním ekonomickém plánu na elektronické dálniční známky s náklady 208 809 232 Kč (Ministerstvo dopravy, 2020).

Modelové situace pro Českou republiku: Pro účel porovnání výhodnosti koupě dálničních známek nebo přechodu na mýtné pro vozidla do 3.5 tuny byly vytvořeny modelové situace, které budou vyhodnoceny v následující podkapitole 4.8.4 Mýtné.

Použijeme nejvíce používaný dálniční úsek D1 (Praha – Ostrava), který měří celkem 366 km (v provozu). Budeme pracovat s vozidlem do 3.5 tuny, s plynulým provozem bez jakéhokoliv omezení, bez zastávek a s rychlostí vozidla 120 km/h. Nejprve si vypočteme čas strávený na cestě a to tak, že vydělíme 366 km průměrnou rychlostí 120 km/h, dostaneme výsledek 3.05 hodin na cestě, které zaokrouhlíme na 3 hodiny. Modelové situace si znázorníme na extrémním případě, kdy by byla maximálně využita dálnice D1, následně na případě, kdy by byla minimálně využita a jako poslední zvolíme střední využití.

Extrémní příklad pro desetidenní dálniční známku: Vozidlo do 3.5 tuny, které je opatřeno desetidenní dálniční známkou v hodnotě 310 Kč. Vozidlo ujede jednu cestu 366 km za 3 hodiny, které jsme si vypočítali výše. Den má 24 hodin, které vydělíme 3 hodinami strávenými na cestě a dostaneme se k výsledku, kolikrát za 24 hodin je schopno vozidlo ujet jednu cestu 366 km. V tomto případě by bylo schopno projet 8x za 24 hodin. Při zakoupení desetidenní dálniční známky by se jednalo o celkem 80 projetí (10 dní * 8 projetí za den). Nyní si rozpočteme náklad na jednu cestu 366 km. Hodnota dálniční známky je 310 Kč, které vydělíme celkovým počtem možných projetí za 10 dní (80 projetí), výjde nám 3.875 Kč na jednu cestu (366 km). Z tohoto výsledku je viditelné kolik Kč vychází na opravu jednoho km použitého úseku. Cena jedné cesty 3.875 Kč vydělena jednou cestou (366 km) = 0.011 Kč na jeden kilometr D1. Pro jednodušší znázornění propočtů berme, že uvedené částky by byly použity pouze na opravu/údržbu silnic a dálnic a celý výnos z prodeje dálničních známek by nebyl upraven o výdaje za výrobu, distribuci apod. nových dálničních známek.

Dálnice D1 byla od roku 2013 modernizována a výše předpokládaných nákladů na opravu celkem 161 km byla 21 169 000 000 bez DPH. Náklady na opravu jednoho kilometru vycházejí

na 131 484 472 Kč bez DPH (ŘSD ČR, 2020). Desetidenních dálničních známek bylo pro rok 2019 vyrobeno celkem 4 040 000 ks, za předpokladu, že se všechny prodají, tak by celková částka pro tento modelový příklad na opravu jednoho km dálnice D1 vycházela na $4\,040\,000 * 0.011 = 44\,440$ Kč. Tato částka by pokryla pouze 0.034 % skutečných výdajů. S největší pravděpodobností tento případ v realitě nikdy nenastane, ale interpretuje výhody a nevýhody, které by plynuly pro uživatele dálničního úseku a státní rozpočet. Tato varianta by byla výhodnější pro uživatele vozidel do 3.5 tuny, protože by je vyšel náklad na ujetí jednoho kilometru dálnice D1 na 0.011 Kč, kdy by řidič opotřebil daný úsek celkem 80x. Pro státní pokladnu by tato varianta byla nevýhodná, protože by nepokrývala skutečné náklady na opravu a údržbu dálnice.

Extrémní příklad pro třicetidenní dálniční známku: Stále pracujeme se stejným příkladem výše. Cena třicetidenní dálniční známky je 440 Kč. Za 24 hodin je vozidlo schopno projet 8x jednu cestu 366 km, celkem tedy 240x za 30 dní. Rozpočet nákladů na jednu cestu pro třicetidenní dálniční známku činí 440 Kč vyděleno celkovým počtem projetí $240x = 1.83$ Kč na jednu cestu 366 km. Na opravu jednoho km použité dálnice vychází částka 0.005 Kč. Jak bylo zmíněno v předchozím modelovém příkladě, tak dle informací Ředitelství silnic a dálnic ČR byly náklady na opravu dálnice D1 celkem 21 169 000 000Kč (131 484 472 Kč na jeden km), celkový počet třicetidenních dálničních známek pro rok 2019 byl 795 000 ks. Při prodeji všech vyrobených ks by vycházel výnos na pokrytí oprav dálnice D1 na $795\,000 * 0.005 = 3\,975$ Kč (0.003% ze skutečných výdajů). Stejně jako u desetidenních dálničních známek by plynuly výhody pouze pro uživatele dálnice nikoliv pro státní rozpočet.

Extrémní příklad pro roční dálniční známku: Stále pracujeme se stejným příkladem výše. Cena roční dálniční známky je 1 500 Kč. Za 24 hodin je vozidlo schopno projet 8x jednu cestu 366 km, celkem tedy 2920x za 365 dní. Rozpočet nákladů na jednu cestu pro roční dálniční známku činí 1 500 Kč vyděleno celkovým počtem projetí $2920x = 0.51$ Kč na jednu cestu 366 km. Na opravu jednoho km použité dálnice vychází částka 0.001 Kč. Počet vyrobených ročních dálničních známek pro rok 2019 byl $2\,705\,000 * 0.001 = 2\,705$ Kč (0.0021 % ze skutečných výdajů) na opravu jednoho kilometru dálnice D1. Pro všechny extrémní příklady s maximálním využitím dálničního úseku platí, že jsou výhodnější pro uživatele nikoliv pro státní rozpočet.

Nejméně extrémní příklad pro desetidenní dálniční známku: Vycházejme z toho, že si řidič zakoupil na jednu cestu desetidenní dálniční známku v hodnotě 310 Kč, průjezd 366 km zvolené destinace provede pouze jednou. Náklady na cestu jsou tedy 310 Kč. Pro opravu jednoho použitého km dálnice D1 by mohlo být použito 0.85 Kč (310 Kč vyděleno 366 km). Za předpokladu prodeje všech vyrobených kusů desetidenních dálničních známek 4 040 000 ks vynásobeno 0.85 Kč = 3 434 000 Kč (2.6 % ze skutečných výdajů) na opravu jednoho kilometru dálnice D1. V těchto případech pro nejméně extrémní situace je vždy ve výhodě státní rozpočet, pro uživatele vozidla do 3.5 tuny by s větší pravděpodobností bylo výhodnější mýto. Zároveň dochází k minimálnímu opotřebení dálnice.

Nejméně extrémní příklad pro třicetidenní dálniční známku: Řidič předpokládal, že využije třicetidenní dálniční známku na více průjezdů, ale bohužel se zdařil pouze jeden průjezd 366 km. Cena dálniční známky je 440 Kč vydělena ujetými 366 km = 1.2 Kč na opravu jednoho km dálnice D1. Počet vyrobených kusů pro rok 2019 byl 795 000 ks * 1.2 Kč = 954 000 Kč (0.73 % ze skutečných výdajů) na opravu jednoho kilometru dálnice D1. Tato situace také nastane s minimální pravděpodobností, protože většinou si řidiči zakupují dálniční známku, když vědí, že ji využijí za 30 dní více než 1x. V těchto případech by bylo opět výhodnější mýto pro uživatele vozidla. Pro státní rozpočet se tato varianta stává přijatelnější než mýto, zároveň dochází k minimálnímu opotřebení dálnice kvůli jednomu průjezdu.

Nejméně extrémní příklad pro roční dálniční známku: Stejně jako v předchozím příkladě se řidič domníval, že využije roční dálniční známku pro více průjezdů, ale nakonec projel pouze jednou. Cena roční dálniční známky je 1 500 Kč vydělených počtem ujetých 366 km = 4.1 Kč na opravu jednoho km použité dálnice. Za rok 2019 bylo vyrobeno celkem 2 705 000 ks, vynásobeno částkou 4.1 Kč = 11 090 500 Kč (8.43 % z celkových výdajů) na opravu jednoho kilometru dálnice D1. Ve výhodě by byl opět státní rozpočet i z pohledu opotřebení dálnice. Pro uživatele vozidla do 3.5 tuny by vyšlo lépe mýto.

Příklad pro střední hodnoty desetidenní dálniční známky: Maximální možné projetí za 24 hodin je 8x, proto budeme pracovat s poloviční hodnotou 4. Celkem 40 projetí za 10 dní. Hodnota dálniční známky je 310 Kč, vyděleno 40 projetími = 7.75 Kč na jednu cestu 366 km. Výsledek na opravu jednoho km použité dálnice je: 0.02 Kč. Počet vyrobených kusů dálničních známek 4 040 000 ks * 0.02 = 80 800 Kč (0.06 % ze skutečných výdajů) na opravu jednoho kilometru D1. Situace se 40ti průjezdy s 10ti denní dálniční známkou pravděpodobně nastane minimálně, nejčastěji se zakupují desetidenní dálniční známky za účelem cestování na

dovolenou, takže zhruba 2-4 průjezdy. Kdybychom počítali 4 průjezdy, tak by byl náklad pro řidiče $310 \text{ Kč} / 4 = 77.5 \text{ Kč}$ na jednu cestu (366 km). Cena na opravu jednoho km dálnice by vycházela 0.21 Kč. Počet vyrobených dálničních známek $4\,040\,000 \text{ ks} * 0.21 = 855\,464 \text{ Kč}$ (0.65% ze skutečných výdajů) na opravu jednoho kilometru D1. Řidič by byl schopen ujet celkem 1464 km při 4 průjezdech zvolené destinace. V tomto případě by bylo výhodnější mýto (při zvolené sazbě mýta 0.2, které je uvedeno v následující podkapitole 4.8.4 Mýtné). Ujeté kilometry $1464 * \text{sazba mýta } 0.2 \text{ Kč} = 292.8 \text{ Kč}$. Cena dálniční známky a mýta je téměř stejná. Z pohledu opotřebení vozovky je to také stejné. Pro státní rozpočet by tato varianta byla výhodnější než mýto, protože by generovala celkem 855 464 Kč na opravu jednoho km dálnice. Mýto by při sazbě 0.2 Kč generovalo celkem 808 000 Kč (vysvětlení v následující podkapitole 4.8.4 Mýtné).

Příklad pro střední hodnoty třicetidenní dálniční známky: Za 30 dní projede vozidlo celkem 120x. Hodnota dálniční známky je 440 Kč. Částku vydělíme celkovým počtem projetí 120 a vyjde nám 3.66 Kč na jednu cestu (366 km) tj. 0.01 Kč na opravu jednoho km. Počet vyrobených kusů dálničních známek $795\,000 \text{ ks} * 0.01 = 7\,950 \text{ Kč}$ (0.006 % ze skutečných výdajů) na opravu jednoho kilometru D1. Opět tato varianta nastane s nízkou pravděpodobností, protože si tuto dálniční známku zakupují řidiči, kteří se nestihnou vrátit do deseti dní například z dovolené, takže bychom mohli opět počítat s 2-4 průjezdy jako v předchozím příkladu. Cena dálniční známky 440 Kč vydělena 4 průjezdy = 110 Kč na jednu cestu (366 km) tj. 0.3 Kč na opravu jednoho kilometru dálnice D1. Počet vyrobených ks dálničních známek $795\,000 \text{ ks} * 0.3 \text{ Kč} = 238\,500 \text{ Kč}$ (0.18 % ze skutečných výdajů) na opravu jednoho kilometru D1. Řidič by byl schopen ujet celkem 1464 km ($366 * 4$ průjezdy), proto by pro něj bylo výhodnější mýto při sazbě 0.2 Kč. Z pohledu státního rozpočtu je výhodnější třicetidenní dálniční známka, protože by generovala celkem 238 500 Kč na opravy dálnice oproti mýtu, které by generovalo $795\,000 * 0.2 = 159\,000 \text{ Kč}$ (viz následující podkapitola 4.8.4 Mýtné).

Příklad pro střední hodnoty roční dálniční známky: Za 365 dní je vozidlo schopno projet celkem 1460x (365 dní / 4 projetí za 24 hodin). Cena dálniční známky je 1 500 Kč, vyděleno celkovým počtem projetí $1460 = 1.03 \text{ Kč}$ na jednu cestu 366 km. Celkem tedy 0.003 Kč na opravu jednoho km dálnice D1. Celkový počet vyrobených dálničních známek byl $2\,705\,000 \text{ ks} * 0.003 = 8\,115 \text{ Kč}$ (0.006 % ze skutečných výdajů) na opravu dálnice D1. I tato střední hodnota je téměř nereálná, protože roční dálniční známku si většinou zakoupí řidiči, kteří dojíždějí každý den do práce. Můžeme tedy počítat cca 265 pracovních dní v roce mínus 25 dní

dovolené = 240 pracovních dní, které by řidič cestoval do práce a z práce. Pro náš příklad by se jednalo o dva průjezdy denně (2x 366 km) = 732 km denně. Cena dálniční známky je 1500 Kč vyděleno celkovým počtem průjezdů (240 * 2 = 480 průjezdů) = 3.13 Kč na jednu cestu (366 km) tj. 3.13 / 366 = 0.86 Kč na opravu jednoho kilometru D1. Celkem bylo vyrobeno 2 705 000 ks dálničních známek, které vynásobíme 0.86 Kč = 2 326 300 Kč (1.77 % ze skutečných výdajů) na opravu dálnice. Řidič by byl schopen za rok ujet celkem 175 680 km, při sazbě mýta 0.2 Kč by byla částka 35 136 Kč za rok, proto by byla dálniční známka výhodnější než mýto. Naopak pro státní rozpočet by bylo mýtné výhodnější.

Modelová situace pro srovnání dálničních známek mezi vybranými zeměmi pro podnikatele: Podnikatel, který má průměrný roční příjem (viz následující Obrázek), vlastní dvě vozidla, která využívá k podnikatelské činnosti (jedno do 3.5 tuny a druhé nad 3.5 tuny). Dálniční známky se využívají pouze pro vozidla do 3.5 tuny, z toho důvodu bude druhé vozidlo podnikatele od dálniční známky osvobozeno.

Obrázek 23 Dopad časového poplatku na podnikatele v jednotlivých zemích

	Německo	Rakousko	Švýcarsko	Česko	Francie	Polsko	Slovensko
Roční průměrné příjmy v EUR	37,188.00 €	49,000.00 €	82,978.72 €	15,055.25 €	45,793.00 €	13,635.60 €	12,420.00 €
Roční dálniční známka v EUR	0.00 €	91.11 €	37.60 €	60.31 €	0.00 €	0.00 €	50.02 €
Odečet dálniční známky z průměrného příjmu po odečtení silniční daně do 3.5 t	36,952.00 €	48,095.50 €	82,504.17 €	14,922.56 €	44,393.00 €	13,635.60 €	12,221.98 €
Procento dálniční známky z průměrného ročního příjmu	0.0000%	0.1859%	0.0453%	0.4006%	0.0000%	0.0000%	0.4027%

Zdroj: Vlastní zpracování dle statistických úřadů jednotlivých zemí

Německo, Francie a Polsko nevyužívá dálničních známek, takže se zdají být pro podnikatele nejoptimálnější. Místo dálničních známek mají zavedený mýtný systém platný pro právnické i fyzické osoby, který už tak optimální pro podnikatele není (viz následující podkapitola 4.8.4 Mýtné). Zatížení podnikatele za pořízení roční dálniční známky pro vozidlo do 3.5 tuny je nejvýhodnější ve Švýcarsku, kde činí 0.0453 % z celkového průměrného ročního příjmu. Naopak na Slovensku a v České republice je nejméně výhodné a téměř shodné 0.4027 % z celkového průměrného ročního příjmu.

Modelové situace pro dálniční známky nám říkají, že koupí dálniční známky si uživatel silničního motorového vozidla vlastně zakupuje možnost maximálního opotřebení komunikace, tak jak je uvedeno v tabulce níže. To že této možnosti většina řidičů nevyužije je věc druhá. Z toho vyplývá, že dálniční známky jsou pro uživatele motorových vozidel výhodné, alespoň při čtyřech projetích zkoumané vzdálenosti. Při nižším počtu průjezdů je ve výhodě

státní rozpočet.

Tabulka 33 Srovnání modelových situací dálničních známek

Dálniční známky pro vozidla do 3.5 tuny				
Stát	Doba dálniční známky	10 dní	30 dní	1 rok
Česká republika	Cena dálniční známky	12.46 €	17.69 €	60.31 €
	Možnost opotřebení komunikace	80x	240x	2920x
	% ze skutečných výdajů pro MAX. využití	0.0340%	0.0030%	0.0021%
	% ze skutečných výdajů pro MIN. využití	2.6000%	0.7300%	8.4300%
	% ze skutečných výdajů pro STŘED. využití	0.6500%	0.1800%	1.7700%

Zdroj: Vlastní zpracování

4.8.4 Mýtné přepočítané na CZK

Obrázek 24 Porovnání mýtného pro konkrétní příklady z praktické části

Mýtné				
Stát	vozidla do 3.5 tuny 100 km		vozidla nad 3.5 tuny 100 km	
Česká republika	dálniční známky	dálniční známky	282 Kč	11.34 €
Německo	průjezd zdarma	průjezd zdarma	363 Kč	14.60 €
Rakousko	úsekové mýtné	úsekové mýtné	578 Kč	23.24 €
Slovensko	dálniční známky	dálniční známky	244 Kč	9.81 €
Švýcarsko	dálniční známky	dálniční známky	daň z těžkých vozidel místo mýtného	daň z těžkých vozidel místo mýtného
Polsko	113 Kč	4.54 €	205 Kč	8.24 €
Francie	288 Kč	11.58 €	490 Kč	19.70 €

Zdroj: Vlastní zpracování

Mýtné bylo porovnáváno na konkrétních příkladech, uvedených v praktické části pro každý stát, aby bylo možné srovnání dle podobných nebo stejných parametrů. Nejvýhodněji vychází mýtné v Polsku naopak nejvíce zaplatíme v Rakousku. Níže jsou uvedeny simulace příkladů k porovnání přechodu z dálničních známek na mýtné pro vozidla do 3.5 tuny.

Extrémní příklad mýto v porovnání s desetidenní dálniční známkou: Pro simulaci použijeme stejný příklad jako je v předchozí podkapitole 4.8.3 Dálniční známky. Vozidlo do 3.5 tuny, které by použilo úsek dálnice D1 po dobu 10ti dní se sazbou mýtného, která by byla nově stanovena pro vozidla do 3.5 tuny. Za účelem simulace použijeme sazbu 0.2 Kč za km. Jak bylo zmíněno v předchozí podkapitole 4.8.3 Dálniční známky, tak by vozidlo zvládlo tento úsek projet celkem 80x za 10 dní, při sazbě 0.2 Kč za km by mýtné vycházelo $366 \text{ km} * 80 = 29280 \text{ km}$ vynásobeno sazbou mýtného 0.2 Kč = 5856 Kč. Pro porovnání s dálniční známkou

musíme sazbu mýtného vynásobit počtem řidičů (počet prodaných dálničních známek) 4 040 000 = 808 000 Kč. Ministerstvo dopravy by mělo poměrně velký prostor pro úpravu sazby mýtného. V porovnání s výsledkem za náklad na opravu 1 km dálnice z dálničních známek je rozdíl 0.2 Kč (mýtné) mínus 0.011 Kč (dálniční známka) = 0.189 Kč. Opět je to za předpokladu, že by celkový výnos z mýtného byl použit na opravu dálnice. Předpokládané náklady na opravy dálnice D1 byly dle Ředitelství silnic a dálnic ČR 131 484 472 Kč na jeden kilometr. Což je celkem 0.61 % ze skutečných výdajů. Pro státní rozpočet by tato modelová situace vycházela výhodněji než desetidenní dálniční známka. Výnos z dálničních známek by byl pouze 44 440 Kč oproti výnosu z mýtného 808 000 Kč. Pro řidiče by byla tato varianta nevýhodná, protože by zaplatil skutečně odjeté kilometry namísto 310 Kč za dálniční známku, rozdíl by byl 5856 Kč (mýto) – 310 Kč (dálniční známka) = 5 546 Kč

Extrémní příklad mýto v porovnání s třicetidenní dálniční známkou: Stále pracujeme se stejným příkladem výše. Vozidlo do 3.5 tuny, které by použilo úsek dálnice D1 po dobu 30ti dní se sazbou mýtného, která by byla nově stanovena pro vozidla do 3.5 tuny. Za účelem simulace použijeme sazbu 0.2 Kč za km. Celkem průjezdů 240x za 30 dní. Ujeté kilometry 366 * 240 průjezdů = 87 840 km, vynásobeno sazbou mýtného 0.2 Kč = 17 568 Kč. Sazba mýtného 0.2 Kč vynásobena počtem řidičů (počet prodaných dálničních známek) 795 000 = 159 000 Kč (0.121 % ze skutečných výdajů) na opravu jednoho kilometru dálnice D1. Stejně jako v předchozím modelu by byla tato varianta výhodnější pro státní rozpočet než pro uživatele dálničního úseku. Mýto 17 568 Kč – 440 Kč (dálniční známka) = 17 128 Kč.

Extrémní příklad mýto v porovnání s roční dálniční známkou: Vozidlo do 3.5 tuny, které by použilo úsek dálnice D1 po dobu 365 dní se sazbou mýtného, která by byla nově stanovena pro vozidla do 3.5 tuny. Za účelem simulace použijeme sazbu 0.2 Kč za km. Celkem průjezdů 2920x za 365 dní. Ujeté kilometry 366 * 2920 průjezdů = 1 068 720 km, vynásobeno sazbou mýtného 0.2 Kč = 213 744 Kč. Sazba mýtného vynásobena počtem řidičů (počet vyrobených dálničních známek) 2 705 000 = 541 000 Kč (0.41 % ze skutečných výdajů) na opravu jednoho kilometru dálnice D1. Z pohledu řidiče je tato varianta také nevýhodná, pro státní rozpočet by bylo mýto výhodnější. Mýto 213 744 Kč – dálniční známka 1500 Kč = 212 244 Kč.

Nejméně extrémní příklad mýto v porovnání s desetidenní dálniční známkou: Jeden průjezd 366 km při sazbě mýtného 0.2 Kč = 73.2 Kč. Sazba mýtného * počet řidičů 4 040 000 = 808 000 Kč (0.61 % ze skutečných výdajů) na opravu jednoho kilometru dálnice D1. V tomto případě je pro uživatele dálničního úseku výhodnější mýto oproti dálniční známce, která stojí

310 Kč. Pro státní rozpočet je výhodnější desetidenní dálniční známka, která generuje celkem 3 434 000 Kč pro opravy dálnice D1.

Nejméně extrémní příklad mýto v porovnání s třicetidenní dálniční známkou: Jeden průjezd 366 km při sazbě mýtného 0.2 Kč = 73.2 Kč. Sazba mýtného * počet řidičů 795 000 = 159 000 Kč (0.121 % ze skutečných výdajů) na opravu jednoho kilometru dálnice D1. Stejně jako v předchozím příkladě by bylo výhodnější mýto pro uživatele dálničního úseku. Naopak pro státní rozpočet by bylo mýto nevýhodné. Výnos z dálničních známek by byl 954 000 Kč, mýto pouze 159 000 Kč.

Nejméně extrémní příklad mýto v porovnání s roční dálniční známkou: Jeden průjezd 366 km při sazbě mýtného 0.2 Kč = 73.2 Kč. Sazba mýtného * počet řidičů 2 705 000 = 541 000 Kč (0.41% ze skutečných výdajů) na opravu jednoho kilometru dálnice D1. Stejně jako pro předchozí extrémní příklady je zde ve výhodě řidič oproti státnímu rozpočtu. V případě dálničních známek by šlo do státní pokladny celkem 11 090 500 Kč oproti 541 000 Kč za mýtné.

Příklad pro střední hodnoty mýto v porovnání s desetidenní dálniční známkou: Maximální možné projetí za 24 hodin je 8x, proto budeme pracovat s poloviční hodnotou 4. Celkem 40 projetí za 10 dní. Sazba mýta 0.2 Kč. Počet ujetých kilometrů 366 * 40 projetí = 14 640 km vynásobeno sazbou mýtného 0.2 = 2928 Kč. Sazba mýtného vynásobena počtem řidičů (počet prodaných dálničních známek) = 808 000 Kč (0.61 % ze skutečných výdajů) na opravu jednoho kilometru dálnice D1. Jak bylo zmíněno v předchozí podkapitole 4.8.3 Dálniční známky, tak s větší pravděpodobností nastane situace, kdy řidič projede pouze 4x. Celkový počet ujetých km by byl 1464 * 0.2 (sazba mýtného) = 292.8 Kč. Výnosy z dálničních známek by byly 855 464 Kč oproti 808 000 Kč z mýtného, což není markantní rozdíl a k této variantě by se mohlo přistoupit ke spokojenosti obou subjektů.

Příklad pro střední hodnoty mýto v porovnání s třicetidenní dálniční známkou: Za 30 dní projede vozidlo celkem 120x. Ujeté kilometry 366 vynásobeny 120 průjezdy = 43 920 km. Sazba mýtného je 0.2, kterou vynásobíme 43 920 km = 8784 Kč. Sazba mýtného vynásobena počtem řidičů 795 000 ks (prodané dálniční známky) = 159 000 Kč (0.121 % ze skutečných výdajů) na opravu jednoho kilometru dálnice D1. Stejně jako v předchozí podkapitole Dálniční známky, budeme počítat s pravděpodobnější situací, a to 4 průjezdy za 30 dní. Celkem 1464 km * sazba mýtného 0.2 Kč = 292.8 Kč. Výnos z dálničních známek by byl celkem 238 500 Kč

oproti 159 000 Kč z mýtného. Pro řidiče by bylo výhodnější mýto, pro státní rozpočet dálniční známka.

Příklad pro střední hodnoty mýto v porovnání s roční dálniční známkou: Za 365 dní je vozidlo schopno projet celkem 1460x (365 dní / 4 projetí za 24 hodin). Ujeté kilometry 366 vynásobeny 1460 průjezdy = 534 360 km. Vynásobeno sazbou mýtného 0.2 = 106 872 Kč. Sazba mýtného vynásobena počtem řidičů 2 705 000 = 541 000 Kč (0.41 % ze skutečných výdajů) na opravu jednoho kilometru dálnice D1. Opět použijeme pravděpodobnější situaci, kdy řidič dojíždí každý den do práce, stejně jako bylo použito v předchozí podkapitole 4.8.3 Dálniční známky. Řidič by byl schopen ujet za rok celkem 175 680 km, při sazbě mýtného 0.2 Kč = 35 136 Kč za rok. Dálniční známka by řidiče vyšla výhodněji. Pro státní rozpočet by vyšlo výhodněji mýto.

Modelová situace pro srovnání mýtného mezi vybranými zeměmi pro podnikatele: Podnikatel, který má průměrný roční příjem (viz následující Obrázek), vlastní dvě vozidla, která využívá k podnikatelské činnosti (jedno do 3.5 tuny a druhé nad 3.5 tuny). Mýtné je počítáno pro 240 pracovních dní (odečtena dovolená a víkendy), každý den ujede vozidlo 200 kilometrů. Mýtné vypočítáme pouze pro vozidlo nad 3.5 tuny, protože pro vozidla do 3.5 tuny se využívají převážně dálniční známky, které jsou porovnány v předchozí podkapitole 4.8.3 Dálniční známky.

Obrázek 25 Dopad mýtného na podnikatele mezi jednotlivými zeměmi

	Německo	Rakousko	Švýcarsko	Česko	Francie	Polsko	Slovensko
Roční průměrné příjmy v EUR	37,188.00 €	49,000.00 €	82,978.72 €	15,055.25 €	45,793.00 €	13,635.60 €	12,420.00 €
Mýtné vozidla nad 3.5 t v EUR	7,006.03 €	11,155.61 €	0.00 €	5,442.70 €	9,457.18 €	3,956.57 €	4,709.29 €
Procento mýtného z ročního průměrného příjmu	18.8395%	22.7665%	0.0000%	36.1515%	20.6520%	29.0165%	37.9170%

Zdroj: Vlastní zpracování

Jak je vidět na Obrázku 25, tak největší dopad mýtného pro podnikatele je na Slovensku a v České republice, kde jsou roční sazby téměř totožné. Nejmenší dopad má naopak v Německu. Švýcarsko používá místo mýtného systému daň z těžkých vozidel, proto v této podkapitole není vyhodnoceno jako nejvýhodnější pro podnikatele, protože by podnikatel zaplatil daň z těžkých vozidel, která se skládá z různých těžce srovnatelných faktorů.

Modelové situace pro mýtný systém nám ukazují, že si uživatelé silničního motorového vozidla platí skutečně ujeté kilometry bez časového omezení a tím i skutečné opotřebení komunikace. Ač se zdá, že kombinace dálničních známek a mýtného systému je ideální a z modelových

situaci plyne 50:50 pro uživatele dálničních úseků a státní rozpočet, tak vše má svá pro a proti. V případě zrušení dálničních známek by zároveň odpadly náklady na distribuci, IT podporu apod. Na druhou stranu by vznikly „prvotní (jednorázové)“ náklady na úpravu mýtných bran a čtecích systémů pro SPZ. Jelikož se plánuje přechod na elektronické dálniční známky, které tyto úpravy stejně vyžadují, tak by bylo dobré se zamyslet nad přechodem na mýtný systém, který by později generoval možná větší úspory než elektronické dálniční známky. V případě stanovení „optimální“ mýtné sazby by tato změna vedla k uspokojení jak státního rozpočtu, tak uživatelů pozemních komunikací.

4.8.5 Emisní plakety přepočítané na CZK

Obrázek 26 Porovnání cen emisních plaket mezi vybranými zeměmi

Emisní plakety	
Stát	plaketa / registrace
Česká republika	registrace
Německo	plaketa 120-500 Kč (5-20 EUR)
Rakousko	plaketa 120-500 Kč (5-20 EUR)
Slovensko	nemá emisní zóny
Švýcarsko	plaketa 120-500 Kč (5-20 EUR)
Polsko	nemá emisní zóny
Francie	plaketa 120-500 Kč (5-20 EUR)

Zdroj: Vlastní zpracování

Ceny emisních plaket pro země, které je využívají, jsou stejné.

4.8.6 Registrace vozidel přepočítané na CZK

Obrázek 27 Porovnání cen za registraci vozidel mezi vybranými zeměmi

Registrace vozidel		
Stát	Registrace	
Česká republika	800 Kč	32.17 €
Německo	671 Kč	26.98 €
Rakousko	2,126 Kč	85.48 €
Slovensko	1,231 Kč	49.50 €
Švýcarsko	1,986 Kč	79.86 €
Polsko	649 Kč	26.10 €
Francie	5,907 Kč	237.52 €

Zdroj: Vlastní zpracování

Registrace vozidel zahrnuje další poplatky, které jsou v mnoha zemích individuální dle regionu apod., z toho důvodu jsou na Obrázku 27 uvedeny pouze ceny za registrace a vydání SPZ. Chybějí ceny za evidenční kontroly, emisní a technické protokoly, povinné ručení a další. Za registraci a vydání SPZ (bez ostatních potřebných dokumentů) vychází nejlevněji opět Polsko. Nejvyšší poplatek za registraci je ve Francii.

V České republice bylo za rok 2019 registrováno celkem 249 915 nových vozidel do 3.5 tuny a 177 261 ojetých vozidel do 3.5 tuny. Průměrné stáří vozidel do 3.5 tuny se každým rokem zvyšuje. V roce 2011 bylo průměrné stáří 12.7 roku postupem let tento průměr stoupal a v roce 2019 vystoupal na hodnotu 14.93 let (Svaz Dovozců Atuomobilů, 2020). Z těchto statistik je patrné, že stáří vozidel má celou řadu negativních dopadů. I přes to, že vozidla vykazují nižší roční proběhy km, vyprodukují vyšší množství emisí a zároveň je u starších vozidel snížena bezpečnost přepravovaných osob. Nezávislý analytik Ing. Antonín Šípek uvedl pro Magazín o autech, sportu a cestování, že například v roce 2015 se vozidla starší 10ti let podílela na počtu nehod ze 48 % a podíl na počtu usmrcených osob byl 60 %. Uvedená čísla jsou hrozná, a proto by mělo být v zájmu České republiky postupně tato stará vozidla eliminovat až odstranit z českých pozemních komunikací. K tomu by mohlo napomoci implementování více daní, tak jak je tomu v Rakousku.

V Rakousku se platí ještě dvě registrační daně, které vstupují do daně silniční se záměrem zpoplatnit všechna provozovaná a registrovaná vozidla na území Rakouska. První z daní je takzvaná Registrační daň (Normverbrauchsabgabe), je daní jednorázovou a počítá se dle vzorce: (hodnota emisí CO₂ v gramech na kilometr minus 90 gramů) vyděleno 5, výsledkem jsou procenta, která se zaplatí z kupní (prodejní) ceny při první registraci vozidla na území. Odpočtové položky pro vozidla z roku 2014 (nafta) jsou 350 EUR, s jiným druhem paliva 450 EUR. Pro rok 2015 jsou 400 EUR a od roku 2016 jsou 300 EUR. Druhou z daní je takzvaná daň z pojištění motorových vozidel (motorbezogene Versicherungssteuer), která se vztahuje na vozidla do 3.5 tuny, které mají sjednané pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem vozidla a platí se pravidelnými splátkami (měsíčně, čtvrtletně, pololetně nebo ročně). V návaznosti na podkapitolu 4.8.1 si znázorníme možnost implementace těchto daní pro Českou republiku na následující modelové situaci.

Modelová situace: Zvolíme vozidlo do 3.5 tuny, které má 120 kW, 1 800 cm³, emise 190g/km, je z roku 2015, používá se k podnikatelským účelům, cena vozidla 200 000 Kč, měsíční splátky s roční platbou. Vozidlo se poprvé registruje na území České republiky. Zdaňovacím obdobím bude rok 2020.

- Výpočet jednorázové registrační daně: $(190\text{g/km} - 90\text{g}) / 5 = 20$ (20% z kupní ceny vozidla). Kupní cena pro náš příklad je 200 000 Kč * 0.2 = 40 000 Kč. Odpočtová položka 9 948 Kč (400 EUR * 24.87 Kč). Celkem by byl při registraci zaplacen jednorázový poplatek: 30 052 Kč
- Výpočet daně z pojištění motorových vozidel: Automobil má 120 kW, prvních 24 kW se odečítá od základu daně. $120\text{ kW} - 24\text{ kW} = 96\text{ kW}$. Vyměřovací základ je tedy prvních 66 kW z Tabulky 21 ze sloupce EUR (ročně) sazba daně = 0.62 EUR. Výpočet je následující: $66 * 0.62 = 40.92\text{ EUR}$. Zbývá vypočítat daň ještě pro 30 kW, takže musíme použít další kategorii pro 20 kW, kde je minimální sazba daně 0.66 EUR. Výpočet je: $20 * 0.66 = 13.2\text{ EUR}$. Dopočítáme zbylých 10 kW, které spadají do poslední kategorie se sazbou 0.75 EUR. Vypočítáme $10 * 0.75\text{ EUR}$. Celkem tedy zaplatíme za měsíc 61.62 EUR, což je 1 532.49 Kč při kurzu 24.87 Kč / EUR. Ročně výjde daň na 739.44 EUR, v přepočtu na české koruny 18 389.87 Kč.
- Výpočet české silniční daně: Vozidlo s 1800 cm³ má sazbu 3 000 Kč, registrace vozidla byla 2015, rozdíl je tedy 5 let (60 měsíců) od roku 2020. Sazba je snížena o 40 %, z důvodu stáří více jak 36 měsíců a méně než 108 měsíců. Sazba $3000\text{ Kč} * 0.6$ (zbylých 60 % po snížení o 40 %) = 1 800 Kč za rok.

Registrující by při první registraci zaplatil jednorázový poplatek za první registraci 30 052 Kč + daň z pojištění motorových vozidel 18 390 Kč + silniční daň 1 800 Kč. Celkem 50 242 Kč.

V případě, že by vozidlo nebylo použito pro podnikatelské účely, ale stále by podléhalo první registraci na území České republiky, tak by registrující zaplatil celkem 48 442 Kč ročně.

V případě, že by vozidlo bylo již registrováno na území České republiky, odpadla by první registrační jednorázová daň a celková částka za rok by činila: 20 190 Kč.

V případě, že by vozidlo bylo již registrováno a nebylo by používáno k podnikatelským účelům, tak by celkový roční náklad pro registrujícího vyšel na částku 18 390 Kč.

Celkem se výše uvedená čísla zdají být poměrně vysoká a pro majitele vozidel nepřijatelná. Podívejme se na to z jiného pohledu. Pro první příklad, kdy se započítává první registrace, což je jednorázový poplatek, tím by došlo k eliminaci dovozu starších vozidel do České republiky, které mají nevyhovující emisní normy. Kladným výsledkem by bylo zlepšení životního prostředí a snížení frekvence dopravy a to by generovalo úspory za opravu a údržbu pozemních komunikací. Do státního rozpočtu by přišlo více finančních prostředků pro údržbu silnic a dálnic ve formě silniční daně, která by se skládala ze standardní silniční daně + dvě nové registrační daně. Pro druhý příklad, kde by vozidlo nepodléhalo první registraci, tak by majitel vozidla platil kolem 20 000 Kč ročně (cca 1 700 Kč měsíčně). Při průměrné měsíční mzdě za rok 2019, která činila 36 144 Kč je tato částka akceptovatelná a opět by došlo k eliminaci starších vozidel, zlepšení životního prostředí a zvýšení příjmů do státního rozpočtu na údržbu a opravu pozemních komunikací.

Vezměme si čísla za rok 2019, kdy bylo registrováno celkem 249 915 nových vozidel na území České republiky, pokud by se jednalo o vozidla z naší modelové situace, tak by celkové výnosy z daní byly $249\,915 * 48\,442$ (bez užívání k podnikatelské činnosti) = 12 106 382 430 Kč.

Pro registraci ojetých vozidel bez první registrace v České republice a bez užívání k podnikatelské činnosti by byla suma $177\,261$ (registrovaná vozidla) * 20 000 Kč (částka daně) = 3 545 220 000 Kč.

Výnosy ze silniční daně pro rok 2019 jsou odhadovány na 6 300 000 000 Kč, když sečteme všechny tyto částky $6\,300\,000\,000\text{ Kč} + 12\,106\,382\,430 + 3\,545\,220\,000\text{ Kč} = 21\,951\,602\,430$ Kč. Uvedená hodnota by tvořila celkem 33.52 % ($21\,951\,602\,430 /$ celkové očekávané příjmy 65 496 000 000 a vynásobeno 100) příjmů do státního rozpočtu na opravu a údržbu pozemních komunikací. Opět se jedná o extrémní příklad, který v realitě nenastane, ale znázorňuje generované dopady na majitele vozidel a státní rozpočet.

4.8.7 Dotazníkový průzkum

V této kapitole jsou rozebrány výsledky dotazníkového šetření, kterého se zúčastnilo celkem 53 respondentů, kteří odpovídali na 8 otázek. Dotazníkový průzkum byl zaměřen na řidiče osobních automobilů ve věku od 22 let do 50 let za účelem zjištění subjektivního názoru lidí na aktuální situaci poplatků silničních motorových vozidel v České republice.

Kompletní data dotazníkového šetření jsou uvedeny v Příloze VII.

První otázka se týkala spokojenosti se stavem pozemních komunikací v České republice - 75.5 % dotazovaných odpovědělo, že není spokojeno s aktuálním stavem pozemních komunikací. 13.2 % uvedlo, že situaci neřeší a 11.3 % je se stavem silnic spokojeno. Z toho vyplývá, že by Česká republika měla zapracovat na návrhu údržby a oprav pozemních komunikací.

Druhý dotaz byl směřován na preferenci elektronických dálničních známek nebo zanechání současných „papírových“ dálničních známek. Zde byly výsledky poměrně vyrovnané. Celkem 54.7% respondentů odpovědělo, že preferují elektronické dálniční známky, 24.5% by zanechalo současný stav a 20.8% by zrušilo dálniční známky úplně. Touto otázkou se ukazuje, že většina respondentů podporuje přechod na elektronické dálniční známky, který je plánovaný na rok 2021.

Třetí otázka byla textovou formou, kde lidé odpovídali na to, co by změnili na současné údržbě českých silnic a dálnic. Nejčastější odpověď byla, aby probíhaly opravy v noci, kdy je snížený provoz, stejně jako je tomu v Rakousku. Další nejčastější odpovědí bylo zrychlení oprav a použití kvalitních materiálů na opravy. Uvedený dotaz navazuje na první, který se dotazoval na spokojenost se stavem pozemních komunikací. Opět se zde ukazuje nespokojenost a návrh respondentů k rychlejšímu řešení problémů na pozemních komunikacích s použitím kvalitnějších materiálů, aby k opravám nemuselo docházet v tak častých frekvencích a nebyl omezen plynulý provoz.

Čtvrtá otázka se vztahovala ke zrušení dálničních známek a zavedení pouze mýtného systému tak, aby se platilo pouze za skutečně ujeté km, tak jak je tomu například ve Francii. Celkem 28.3% odpovědělo, že by zavedlo pouze mýtný systém, 26.4 % preferuje zanechání dálničních známek s přechodem na elektronické a 45.3% lidí by zanechalo současnou kombinaci dálničních známek s mýtným systémem. Stejně jako v druhém dotazu odpovídali respondenti ve prospěch zanechání kombinace dálničních známek a mýtného systému.

Pátý dotaz byl zaměřen na zlepšení životního prostředí v České republice tím, že by se zavedly emisní zóny. Celkem 52.8% dotazovaných odpovědělo, že chce zlepšit životní prostředí a zavést emisní zóny, 41.5% mělo zájem zlepšit životní prostředí, ale ne formou zavedení emisních zón, nakonec 5.7%, kteří nebyli pro zlepšení životního prostředí. Z průzkumu je viditelné, že celkem 94.3 % odpovídajících má zájem o zlepšení životního prostředí, které by se dalo regulovat pomocí postupného odstranění starých vozidel, která nesplňují emisní normy z pozemních komunikací.

Šestý dotaz zněl: Souhlasíte s postupným odstraněním starých vozidel z českých komunikací pomocí zvyšování nároků na emisní limity při registraci vozidel (z důvodu zlepšení životního prostředí)? Na tuto otázku odpovědělo 52.8%, že souhlasí s odstraněním touto formou, 39.6%, že nesouhlasí a 7.5% to bylo jedno. Pro odstranění starých vozidel z pozemních komunikací jsou výsledky téměř vyrovnané, i přes to, že v předchozí otázce se 94.3 % přiklánělo ke zlepšení životního prostředí. Je to pravděpodobně z důvodu, že těch 39.6 %, kteří nesouhlasí s odstraněním starých vozidel z pozemních komunikací jsou vlastníci takových vozidel a nemohou si dovolit koupit nového emisně vyhovujícího vozidla.

Sedmý dotaz je spojen se současným stavem registrace vozidel v České republice, kde 39.6% odpovědělo, že jsou spokojeni se současným stavem, 50.9% to neřeší a 9.4% je nespokojeno. Z průzkumu je zřejmé, že skupina odpovídajících patří mezi lidi, kteří neregistrují svá vozidla často, proto u nich nevzniká potřeba řešit stávající systém registrací. Ti co by svá vozidla registrovali častěji, tak by pravděpodobně systém registrací změnili, aby nebyl tak časově a administrativně náročný.

Poslední otázka byla otevřená, kde se dotazovaní mohli realizovat s nápady, co by zlepšili v České republice ve spojení s poplatky silničních motorových vozidel. Nejčastější odpověď byla snížení poplatků za mýtné a dálniční známky, protože stav vozovek neodpovídá kvalitativním požadavkům uživatelů. Další častou odpovědí byla změna prospěšná pro environmentální prostředí. Z odpovědí z posledního dotazu vyplývá, že by lidé byli ochotni si i připlatit například za mýtné či dálniční známky, ale pouze za předpokladu, že by byly viditelné výsledky na stavu pozemních komunikací.

Pro celkové srovnání byla vytvořena modelová situace pro podnikatele, který vlastní dvě vozidla (do 3.5 t a nad 3.5 t), využívá je k podnikatelské činnosti. Pro každou zemi byl zadán průměrný roční příjem podnikatele a od tohoto příjmu byly postupně odečítány nákladové položky a přepočítány na procentuelní zatížení podnikatele. Do nákladových položek nebyly zahrnuty pohonné hmoty, emisní plakety a registrace vozidel, protože se jedná o individuální položky, které jsou ovlivněny dalšími faktory v daných zemích a jsou složitě srovnatelné. Od celkového ročního průměrného příjmu podnikatele byla odečtena silniční daň, dálniční známka pro vozidlo do 3.5 tuny a mýtné pro vozidla nad 3.5 tuny. Výsledky jsou reprezentovány na následujícím obrázku.

Obrázek 28 Celkové srovnání dopadu na podnikatele

	Německo	Rakousko	Švýcarsko	Česko	Francie	Polsko	Slovensko
Roční průměrné příjmy v EUR	37,188.00 €	49,000.00 €	82,978.72 €	15,055.25 €	45,793.00 €	13,635.60 €	12,420.00 €
Celkový roční příjem po odečtení poplatků do 3.5 t	29,945.97 €	36,939.89 €	82,504.17 €	9,479.86 €	34,935.82 €	9,679.03 €	7,512.69 €
Celkový roční příjem po odečtení poplatků nad 3.5 t	29,753.99 €	37,664.39 €	81,048.61 €	9,359.23 €	31,400.82 €	9,437.22 €	7,192.71 €
Dopad na podnikatele v % z průměrného příjmu	19%	25%	1%	37%	24%	29%	40%

Zdroj: Vlastní zpracování

Z výsledků výše plyne, že nejlépe se podniká ve Švýcarsku, ale nesmíme opomenout, že se ve Švýcarsku platí takzvaná daň z těžkých vozidel, která je hrazena jednorázově při vjezdu na území Švýcarska. Tato daň nebyla do modelové situace zahrnuta, protože se nejedná o mýtné ani o dálniční známku. I po zaplacení daně z těžkých vozidel by Švýcarsko pro podnikatele vycházelo nejlépe. Když se vrátíme do praktické části práce, kde jsou vypsány pouze poplatky za jednotlivé kategorie pro jednotlivé země bez uvedení jakéhokoliv srovnání mezi zeměmi, paradoxně všechny z našeho pohledu nejdražší země jsou pro podnikatele těmi nejvýhodnějšími (Švýcarsko, Francie, Německo, Rakousko). Nejhůře vychází podnikání na Slovensku a v České republice, to by mělo vést k zamyšlení se nad alespoň částečným převzetím některých jinde fungujících aspektů. Cílem státu by mělo být docílení „optimálnějšího“ zatížení pro podnikatele a celkově zlepšit situaci v České republice, jak na straně státu, tak na straně uživatelů.

4.8.8 Návrh změn pro Českou republiku

Na základě dat z praktické části je velmi zajímavá struktura daní pro provoz silničních motorových vozidel v Rakousku. Do silniční daně vstupují další dva druhy daní, oproti České republice, která má pouze jednu silniční daň. Zmíněná daň se v České republice vztahuje na vozidla určená k podnikání a vozidla s maximální hmotností nad 3.5 tuny. Těch není mnoho, z toho důvodu výnos z daně není příliš vysoký. V Rakousku jsou díky třem daním zpoplatněna téměř všechna vozidla včetně motocyklů, a proto jsou výnosy z daně vyšší. Rakousko uplatňuje takzvanou registrační daň z motorových vozidel, která v České republice prozatím není. Myslím si, že by tato daň měla být zavedena i pro Českou republiku. Nejen, že by generovala potřebné finanční prostředky pro dopravní infrastrukturu a výstavbu/opravu silniční sítě, ale zároveň by eliminovala výskyt silničních motorových vozidel, z důvodu zvýšení prodejní ceny. Tím bychom dosáhli i menšího zatížení pro životní prostředí, protože by došlo k poklesu používání silničních motorových vozidel na pozemních komunikacích. Z dotazníkového průzkumu plyne, že lidé by byli ochotni zaplatit více v podobě daní, pokud by byly vidět výsledky ve formě kvalitnější údržby pozemních komunikací a výstavby nových dopravních sítí.

V roce 2021 je pro Českou republiku plánovaný přechod na elektronické dálniční známky. Většina zemí přešla na elektronické dálniční známky, které nemají téměř žádné náklady na výrobu a distribuci, protože jsou v elektronické podobě. Avšak prvotní náklady například na integraci systémů, software na rozpoznávání SPZ a podpora různých IT systémů by dle Státního fondu dopravní infrastruktury mohly dosahovat až 401 000 000 Kč za systém EDAZ, který umožňuje podporu elektronického prodeje dálničních známek + software na rozpoznání SPZ a IT podpora ve výši 250 000 000 Kč. I přes to, že elektronické dálniční známky mají menší náklady nežli „papírové“ dálniční známky (když pomineme prvotní náklady pro zavedení elektronických dálničních známek), tak bych preferovala přechod na mýtný systém, stejně jako tomu je v Polsku a Francii. Lidé by platili za opravdu ujeté kilometry a mýto by se vztahovalo na vozidla do 3.5 tuny, nad 3.5 tuny i motocykly. Důležité by bylo stanovit optimální sazby mýtného tak, aby byl uspokojen uživatel a zároveň stát, který tyto poplatky používá na údržbu mýtných systémů a stavů vozovek v České republice. Dle dotazníkového průzkumu jsou lidé nespokojeni s tím, že vybrané finanční prostředky pro obnovu a údržbu stavu vozovek nejsou korektně investovány a použité materiály jsou nekvalitní. Z důvodu rychlých oprav vozovek tím, že se použijí méně kvalitní materiály, levnější firmy pro výkon

činnosti a neopravuje se komplexně celý problém, ale pouze se problémy „záplatují“, vzniká častější potřeba oprav a omezení v silniční dopravě. V tomto směru bych se přikláněla k větší transparentnosti výběrových řízení společností zajišťujících opravy silnic a dálnic. Společnosti by musely vypracovat technický návrh oprav tak, aby byl srozumitelný a dostupný pro uživatele pozemních komunikací a zároveň se zaručit za životnost. V případě nedodržení podmínek by veškeré náklady na další opravy šly za danou společností a nebyly by hrazeny ze státního rozpočtu. Dále by bylo vhodné změnit rychlost, efektivitu a omezení oprav silnic a dálnic tak, aby byl možný plynulý provoz. V Rakousku probíhají opravy mimo dopravní špičky (převážně v noci) a je vymezeno více alternativních tras pro zajištění plynulého provozu. Tento systém bych implementovala i pro Českou republiku.

K zamyšlení by také stálo částečné převzetí registrace vozidel ze Švýcarska, které umožňuje registraci elektronicky a poštou bez nutnosti se dostavit na daný úřad. Pro Českou republiku bych aplikovala sjednocený systém a propojení databází mezi úřady a STK, aby bylo možné fyzicky dojet na evidenční kontrolu nebo technickou kontrolu na STK a výsledky by byly předány mezi danými subjekty elektronicky. V případě registrace vozidla zavést možnost posílání SPZ poštou. Přidaná hodnota zavedení sjednocení systémů a možnost zasílání SPZ poštou by byla lepší dohledatelnost údajů, odbourání zdlouhavého vyřizování na úřadech, menší zatížení pracovníků na úřadě apod. Nevýhoda sjednocení databází je riziko napadnutí důvěrných údajů hackery, na které by se při zavádění muselo myslet a zajistit systém tak, aby byl co nejméně napadnutelný.

V posledních letech začal vznikat velký tlak na životní prostředí, což si myslím, že je správně. V tomto směru bychom měli následovat Německo a Francii, kde mají velké nároky na emise, jak v rámci emisních zón, tak v rámci registrací vozidel a vybírání mýtného. Vyšší nároky na všechny výše zmíněné složky by generovaly zvýšené náklady pro majitele/provozovatele vozidel, a tím by se snížil počet starých nevyhovujících vozidel na českých silnicích. Přidanou hodnotou by bylo snížení zatížení životního prostředí a plynulejší průjezdnost na pozemních komunikacích. S cílem snížení výskytu starých motorových vozidel, které nesplňují emisní limity by vznikl problém pro sociálně slabší vrstvy obyvatel, proto by bylo dobré se zároveň zamyslet nad redukcí cen nových automobilů, aby byla vozidla dostupná i pro nižší vrstvy.

5 ZÁVĚR

Bakalářská práce byla zaměřena na popis a analýzu problematiky poplatků při registraci a provozu silničních motorových vozidel, identifikaci současného stavu těchto nákladů spojených s provozem silničních motorových vozidel a návrhu jejich úpravy s důrazem na environmentální aspekty vznikající provozem silničních motorových vozidel.

Teoretická část řeší hlavně popsání a průzkum vývoje poplatků spojených s provozem silničních motorových vozidel, od historie po současnost. Dále je zaměřena na vývoj a porovnání dopadu provozování silničních motorových vozidel na životní prostředí. Je zde nastíněn spíše historický vývoj a vznik poplatků spojených s provozem silničních motorových vozidel za účelem pochopení a návaznosti na praktickou část práce.

K dosažení stanovených cílů jsou v praktické části práce zpracovány především různé statistiky a studie zabývající se poplatky spojenými s provozem silničních motorových vozidel, jsou použity i dotazníky. Výstup zmíněných statistik, studií a dotazníků slouží k porovnání současné situace s provozem silničních motorových vozidel mezi Českou republikou a vybranými zeměmi Evropské unie.

V závěru praktické části je uvedeno navrhované řešení pro Českou republiku. V návrhu bylo čerpáno ze současných jinde fungujících nastavení, která by mohla být převzata z jiných zemí a implementována v rámci České republiky. Jedna z hlavních změn by se týkala struktury silniční daně, kde by se Česká republika mohla inspirovat od Rakouska, které uplatňuje víceúrovňovou registrační daň, která vstupuje do daně silniční a tím generuje více finančních prostředků do státního rozpočtu. Další změnou by mohl být přechod z dálničních známek pouze na mýtný systém, stejně jako tomu má Francie, Německo a Polsko. Při stanovení optimální sazby mýtného by se mohlo jednat o pozitivní změnu pro všechny subjekty v České republice. V dnešní době, kdy se stále posouvá technologický vývoj, tak by nemusel přechod na mýtný systém generovat vysoké náklady na software apod., situace by šla řešit pomocí různých mobilních a webových aplikací, které by byly schopny komunikovat se současným zavedeným systémem.

6 SEZNAM POUŽITÉ LITERATURY

6.1 Literatura

HROMÁDKO, Jan, Jiří HROMÁDKO, Vladimír HÖNIG, Petr MILER, 2011. *Spalovací motory: Komplexní přehled problematiky pro všechny typy technických automobilních škol*. Vyd. 1. Praha: Grada, 296 s. ISBN 978-80-247-3475-0.

PARISH, Julian. *Essential Guide to Driving in Europe*. England: Veloce Publishing Ltd, 2018. 144 s. ISBN 9781787113039.

PILÁRIK, Milan a Jiří PABST, 2014. *Automobily I: pro obor vzdělání Automechanik*. Vyd. 3. Praha: INFORMATORIUM, 194 s. ISBN 978-80-7333-100-9.

TESAŘ, Miroslav, 2012. *Provoz a údržba silničních vozidel*. Vyd. 1. Ostrava: Vysoká škola báňská – Technická univerzita Ostrava/Univerzita Pardubice, 74 s. ISBN 978-80-248-3278-4.

ZELENÝ, Filip a Dalibor FEUEREISL, 2011. *Poznávací značky: v Čechách, na Moravě a ve Slezku*. Vyd. 1. Chyňava: SAXI, 448 s. ISBN 978-80-904767-2-1.

6.2 Internetové zdroje

Auto, 2019. In: *auto* [online]. Praha: auto.cz, [cit. 2019-12-18]. Dostupné z: <https://www.auto.cz/vse-o-novem-mytnem-systemu-na-jednom-miste-kde-koupit-palubni-jednotku-kolik-myto-stoji-a-kde-se-plati-131763>

Benzina, 2016. In: *Benzina v promenach casu* [online]. Praha: benzina.cz [cit. 2019-12-30]. Dostupné z: <https://www.benzina.cz/CS/o-nas/Documents/Benzina-v-promenach-casu.pdf>

Bundesministerium, 2020. In: *bmf* [online]. Wien: bmf.gv.at, [cit. 2020-02-16.]. Dostupné z: <https://www.bmf.gv.at/themen/steuern/kraftfahrzeuge/motorbezogene-versicherungssteuer.html>

Ceny povinného ručení, 2019. In: *Epojisteni* [online]. Praha: epojisteni.cz [cit. 2019-12-18]. Dostupné z: <https://www.epojisteni.cz/povinne-ruceni-cenik/>

Česká Národní Banka, 2020. In: *Tematické přílohy a boxy* [online]. Praha: cnb.cz, [cit. 2020-02-18]. Dostupné z: <https://www.cnb.cz/cs/menova-politika/zpravy-o-inflaci/tematicke-prilohy-a-boxy/Faktory-vyvoje-maloobchodnich-cen-pohonných-hmot>

Český statistický úřad, 2020. In: *czso* [online]. Praha: czso.cz, [cit. 2019-12-18]. Dostupné z: <https://www.czso.cz/csu/czso/ceny-pohonných-hmot-od-roku>

ČTK, 2019. In: *ceskenoviny* [online]. Praha: ceskenoviny.cz, [cit. 2019-12-18]. Dostupné z: <https://www.ceskenoviny.cz/zpravy/senat-schvalil-elektronicke-dalnicni-znamky-od-roku-2021/1786799>

Dálniční známky, 2019. In: *dalnicni-znamky* [online]. Praha: dalnicni-znamky.com, [cit. 2020-02-16]. Dostupné z: <https://www.dalnicni-znamky.com>

Die Umweltplakette, 2020. In: *umweltplakette* [online]. Bonn: umweltplakette.org, [cit. 2020-02-16.]. Dostupné z: <https://www.umweltplakette.org/>

DieselNet, 1997. In: *dieselnet* [online]. Rifle: dieselnet.com, [cit. 2019-12-18]. Dostupné z: <https://dieselnet.com/standards/eu/ld.php>

Eidgenössische Zollverwaltung, 2020. In: *ezv* [online]. Bern: ezv.admin.ch, [cit. 2020-02-16.].

Dostupné z: <https://www.ezv.admin.ch/>

Ekologická daň, 2019. In: *Ekodan* [online]. Praha: Ekodan.eu, [cit. 2019-12-18]. Dostupné z: <http://ekodan.eu/ekologicka-dan-2019/>

Elektromobil – dobíjení a dotace, 2014. In: *Elektrina* [online]. Praha: Elektrina.cz, [cit. 2019-12-18]. Dostupné z: <https://www.elektrina.cz/elektromobil/dobijeci-stanice-pro-elektromobily>

E-petrol.pl, 2020. In: *e-petrol* [online]. Wrocław: e-petrol.pl, [cit. 2020-02-16.]. Dostupné z: <https://www.e-petrol.pl/>

Go, 2020. In: *go-maut* [online]. Bonn: go-amut.at, [cit. 2020-02-16.]. Dostupné z: <https://www.go-maut.at/portal/portal>

Green-Zones, 2019. In: *green-zones* [online]. Praha: green-zones.eu, [cit. 2019-12-18]. Dostupné z: <https://www.green-zones.eu/cz/web-apps-a-datovy-servis.html>

Impots.gouv.fr, 2020. In: *impots* [online]. Paris: impots.gouv.fr, [cit. 2020-02-16.]. Dostupné z: <https://www.impots.gouv.fr/>

Ministerstvo dopravy, 2020. In: *mdcr* [online]. Praha: mdcr.cz, [cit. 2020-02-16]. Dostupné z: <https://www.mdcr.cz/>

Ministerstvo financí, 1991. In: *mfcz* [online]. Praha: mfcz.cz, [cit. 2019-12-18]. Dostupné z: https://www.mfcz.cz/cs/soukromy-sektor/cenova-regulace-a-kontrola/vyvoj-cenove-regulace-v-jednotlivych-odv/automobilove-benziny-a-motorova-nafta-28764?fbclid=IwAR01nnG9pR0J_nrr6Roh9jUAk5BEsLjV-LBXYeUWJKwTBD0SJqcekIOGRic/

Ministerstvo Financí Slovenskej Republiky, 2020. In: *mfsr* [online]. Wien: mfsr.sk, [cit. 2020-02-16.]. Dostupné z: <https://www.mfsr.sk/sk/dane-cla-uctovnictvo/priame-dane/miestne-dane-poplatky/legislativa-sr/zakon-dani-z-motorovych-vozidiel/>

Ministerstwo Infrastruktury, 2020. In: *gov* [online]. Warszawa: gov.pl., [cit. 2020-02-16.]. Dostupné z: <https://www.gov.pl/>

Oamtc, 2020. In: *oeamtc* [online]. Wien: oeamtc.at, [cit. 2020-02-16.]. Dostupné z: <https://www.oeamtc.at/>

Preisvergleich für Benzin und Diesel in Europa, 2020. In: *tcs* [online]. Vernier: tcs.ch, [cit. 2020-02-16.]. Dostupné z: <https://www.tcs.ch/>

Prix des péages sur autoroute, 2020. In: *droit-finances* [online]. Paris: droit-finances.commentcamarche.com, [cit. 2020-02-16.]. Dostupné z: <https://droit-finances.commentcamarche.com/>

Přehled emisních norem, 2018. In: *Povinné ručení* [online]. Praha: povinne-ruceni.com [cit. 2019-12-18]. Dostupné z: <https://www.povinne-ruceni.com/clanky/prehled-emisnich-norem/>

ŘSD ČR, 2020. In: *rzd* [online]. Praha: rzd.cz [cit. 2019-12-18]. Dostupné z: <https://www.rzd.cz/wps/portal/web/Silnice-a-dalnice/Udrzba-komunikaci>

Sazby mýtného, 2019. In: *myto.cz* [online]. Praha: myto.cz, [cit. 2019-12-18]. Dostupné z: <http://www.myto.cz/cs/mytny-system/sazby-mytneho/index.html>

sfdi, 2020. In: *sfdi* [online]. Praha: sfdi.cz, [cit. 2020-02-16]. Dostupné z: <https://www.sfdi.cz/>

Steuer für Personenwagen, 2020. In: *ocn* [online]. Freiburg: ocn.ch, [cit. 2020-02-16.]. Dostupné z: <https://www.ocn.ch/>

Strassenverkehrs-und Schifffahrtsamt, 2020. In: *svsa* [online]. Bern: svsa.pom.be.ch, [cit. 2020-02-16.]. Dostupné z: <https://www.svsa.pom.be.ch/>

System Viatoll, 2020. In: *viatoll* [online]. Poznań: viatoll.pl, [cit. 2020-02-16.]. Dostupné z: <https://www.viatoll.pl/>

Štatistický Úrad Slovenskej Republiky, 2020. In: *slovak.statistics* [online]. Wien: slovak.statistics.sk, [cit. 2020-02-16.]. Dostupné z: <https://slovak.statistics.sk/>

Svaz Dovozců Atuomobilů, 2020. In: *sda* [online]. Praha: portal.sda-cia.cz, [cit. 2020-02-16.]. Dostupné z: <http://portal.sda-cia.cz/>

Toll collect, 2020. In: *toll-collect* [online]. Praha: toll-collect.de, [cit. 2020-02-16]. Dostupné z: https://www.toll-collect.de/en/toll_collect/tc_homepage.html

Transport & Environment, 2019. In: *transportenvironment* [online]. Rifle: transportenvironment.com, [cit. 2019-12-18]. Dostupné z: <https://www.transportenvironment.org>

Verkeher, 2020. In: *adac* [online]. Mnichov: adac.de, [cit. 2020-02-16.]. Dostupné z: <https://www.adac.de/verkehr/tanken-kraftstoff-antrieb/deutschland/kraftstoffpreisentwicklung>

Zpoplatněné úseky, 2019. In: *sfdi* [online]. Praha: sfdi.cz, [cit. 2019-12-18]. Dostupné z: <https://www.sfdi.cz/dalnicni-kupony/dalnicni-kupony-2019/zpoplatnene-useky/>

7 SEZNAM TABULEK, OBRÁZKŮ A GRAFŮ

SEZNAM TABULEK:

Tabulka 1 Průměrné ceny STK a emisí pro Středočeský kraj.....	30
Tabulka 2 Sazba silniční daně v ČR pro osobní automobily.....	42
Tabulka 3 Sazba silniční daně v ČR pro nákladní automobily.....	42
Tabulka 4 Průměrné ceny pohonných hmot v ČR.....	43
Tabulka 5 Ceny dálničních známek v ČR.....	44
Tabulka 6 Sazby mýtného (bez pátku od 15-20hod.) v Kč / km.....	44
Tabulka 7 Sazby mýtného (v pátek od 15-20hod.) v Kč / km.....	45
Tabulka 8 Průměrné roční ceny povinného ručení v ČR.....	46
Tabulka 9 Sazby daně osobních automobilů registrovaných do 30. června 2009.....	47
Tabulka 10 Sazby daně osobních automobilů registrovaných od 1. července 2009.....	47
Tabulka 11 Sazby daně pro ostatní vozidla do 3.5 tuny (za každých 200kg).....	48
Tabulka 12 Sazby daně pro nákladní automobily nad 3.5 tuny (za každých 200kg).....	48
Tabulka 13 Průměrné ceny pohonných hmot v Německu.....	49
Tabulka 14 Kategorie sazeb.....	50
Tabulka 15 Sazby mýtného v centech na km.....	51
Tabulka 16 Sazby daně ostatní vozidla do 3.5 tuny.....	53
Tabulka 17 Sazby daně ostatní vozidla nad 3.5 tuny.....	53
Tabulka 18 Průměrné ceny pohonných hmot v Rakousku.....	54
Tabulka 19 Ceny dálničních známek v AT.....	54
Tabulka 20 Sazby mýtného v EUR na km.....	55
Tabulka 21 Sazby daně pro pojištění vozidel v Rakousku.....	57
Tabulka 22 Sazby daně pro vozidla do 3.5 tuny a nad 3.5 tuny.....	58
Tabulka 23 Průměrné ceny pohonných hmot na Slovensku.....	59
Tabulka 24 Ceny dálničních známek v SK.....	59
Tabulka 25 Sazby mýtného na Slovensku v EUR.....	60
Tabulka 26 Sazby silniční daně ve Švýcarsku.....	62
Tabulka 27 Průměrné ceny pohonných hmot ve Švýcarsku.....	63
Tabulka 28 Sazby silniční daně v Polsku.....	65
Tabulka 29 Průměrné ceny pohonných hmot v Polsku.....	65
Tabulka 30 Sazby mýtného v Polsku.....	66
Tabulka 31 Sazby silniční daně ve Francii.....	68
Tabulka 32 Průměrné ceny pohonných hmot ve Francii.....	69
Tabulka 33 Srovnání modelových situací dálničních známek.....	80

SEZNAM OBRÁZKŮ:

Obrázek 1 Přehled emisních norem pro osobní automobily (kategorie M1)	17
Obrázek 2 Přehled cen ekologické daně podle normy	18
Obrázek 3 Přehled emisních plaket, registrací a poplatků za porušení	19
Obrázek 4 Přidělená písmena k jednotlivým zemím	21
Obrázek 5 Přidělená písmena pro Českoslovesko	22
Obrázek 6 Přidělená písmena po změnách v roce 1932	22
Obrázek 7 Administrativní uspořádání ČR a krajské kódy	23
Obrázek 8 Správní poplatky registrace vozidel rok 2019.....	25
Obrázek 9 Správní poplatky o technické způsobilosti rok 2019	25
Obrázek 10 Běžné ceny dle objemu v cm ³	28
Obrázek 11 Přehled dobíjecích stanic v ČR pro elektromobily	32
Obrázek 12 Označení zpoplatněných úseků	33
Obrázek 13 Mapa zpoplatněných úseků rok 2019.....	34
Obrázek 14 Přehled sazeb mýtného.....	35
Obrázek 15 Osvobození od daně	37
Obrázek 16 Roční sazba daně dle zdvihového objemu motoru.....	37
Obrázek 17 Roční sazba daně dle počtu náprav a hmotnosti	38
Obrázek 18 Sazby mýtného ve Francii pro nejčastěji používané zpoplatněné úseky	69
Obrázek 19 Porovnání silničních daní mezi vybranými zeměmi	71
Obrázek 20 Dopad silniční daně na podnikatele	71
Obrázek 21 Porovnání průměrných cen pohonných hmot mezi vybranými zeměmi.....	72
Obrázek 22 Porovnání cen dálničních známek mezi vybranými zeměmi.....	74
Obrázek 23 Dopad časového poplatku na podnikatele v jednotlivých zemích	79
Obrázek 24 Porovnání mýtného pro konkrétní příklady z praktické části	80
Obrázek 25 Dopad mýtného na podnikatele mezi jednotlivými zeměmi.....	83
Obrázek 26 Porovnání cen emisních plaket mezi vybranými zeměmi.....	84
Obrázek 27 Porovnání cen za registraci vozidel mezi vybranými zeměmi.....	84
Obrázek 28 Celkové srovnání dopadu na podnikatele	90

8 SEZNAM PŘÍLOH

Příloha 1 Přehled správních poplatků způsobilosti vozidel 1952.....	103
Příloha 2 Přehled správních poplatků způsobilosti vozidel 1955.....	107
Příloha 3 Základní kategorie vozidel.....	112
Příloha 4 Průměrné ceny STK a emisí pro Středočeský kraj	115
Příloha 5 Přehled emisních norem pro užitková vozidla.....	116
Příloha 6 Přehled průměrných cen pohonných hmot.....	118
Příloha 7 Dotazníkový průzkum.....	121
Příloha 8 Sazby daně pro nákladní automobily nad 3.5 tuny (za každých 200kg) Německo	126
Příloha 9 Sazby poplatků za těžká vozidla ve Švýcarsku.....	128
Příloha 10 Sazba silniční daně v ČR pro nákladní automobily	130
Příloha 11 Sazba silniční daně pro vozidla do 3.5 tuny a nad 3.5 tuny Slovensko	132
Příloha 12 Sazby silniční daně ve Švýcarsku	134
Příloha 13 Sazby mýtného Polsko	136

9 PŘÍLOHY

Příloha I: Přehled správních poplatků způsobilosti vozidel 1952

Příloha 1 Přehled správních poplatků způsobilosti vozidel 1952

Pol	Předmět poplatku	Poplatek Kčs	
46	Schválení technické způsobilosti typu vozidla i s vydáním průkazu o technické způsobilosti typu, a to, jde-li o motorový vozík pro invalidy, motorovou tříkolku s řízením motocyklovým nebo o motocykl, dále o přívěs nebo o postranní vozík.	200	
	v ostatních případech	600	
47	Změna průkazu o technické způsobilosti typu	100 až 200 (podle druhu vozidla)	
		Poplatek jde-li o	
		automobil nebo traktor Kčs	motocykl nebo přívěs Kčs
48	Zkouška za účelem schválení technické způsobilosti jednotlivého motorového vozidla nebo jednotlivého přívěsu i s případným schválením technické způsobilosti	100	50
	Poznámky: 1. Provede-li se zkouška za účelem schválení technické způsobilosti na žádost strany na jiném místě než před budovou úředního působiště zkušebního orgánu, zvýší se celková částka poplatku vyměřeného těmto poplatníkovi o 40 Kčs za každý vyslaný zkušební orgán a za každý i započatý kalendářní den. Poskytne-li žadatel zkušebnímu orgánu bezplatně vhodný dopravní prostředek, vybere se zvýšení pouze poloviční částkou (20 Kčs) Náhrada cestovních výdajů se nepožaduje. 2. Sazba poplatku se sníží o jednu pětinu, je-li téhož dne zkoušeno více motorových vozidel nebo přívěsů téhož vlastníka. 3. Nemůže-li být zkouška za účelem schválení technické způsobilosti jednotlivého motorového vozidla nebo přívěsu nebo více motorových vozidel nebo přívěsů téhož vlastníka, určená na týž den, bez zavinění zkušebního orgánu dokončena ve stanoveném dni, vybere se poplatek za první den zkoušky plnou sazbou (ustanovení poznámky 2 v tom případě neplatí) a za každý další den poloviční sazbou. 4. Poplatek se vybere plnou sazbou, i když zkouška nemůže být bez zavinění zkušebního orgánu ani započata.		
49	a) Přidělení státní poznávací značky a vydání technického průkazu a osvědčení o technickém průkazu pro jednotlivé motorové vozidlo, a to, jde-li		
	aa) o motocykl (i s přívěsným nebo postranním vozíkem) nebo		

	motocyklovou tříkolku (rikšu) sestavené soukromým výrobcem (i amatérsky) ze součástek náležejících zcela nebo převážně k jednomu sériově vyráběnému typu:		
	1. motocykl typu Manet 90 ccm	-	4000
	2. motocykl typu ČZ 125 ccm	-	5000
	3. motocykl typu ČZ 150 ccm	-	6000
	4. motocykl typu Jawa 250 ccm	-	9000
	5. motocykl typu Jawa 350 ccm	-	11000
	6. motocykl typu Jawa 500 ccm	-	14000
	7. motocyklová tříkolka (rikša) typu Jawa 250 ccm	-	12000
	8. motocyklová tříkolka (rikša) typu ČZ150 ccm	-	11000
	9. motocykl nebo motocyklová tříkolka (rikša) jiného typu	-	14000
	bb) o motocykl (i s přívěsným nebo postranním vozíkem) nebo motocyklovou tříkolku (rikšu), sestavené soukromým výrobcem (i amatérsky) ze součástek nenáležejících zcela nebo převážně k jednomu sériově vyráběnému typu	-	14000
	cc) o přívěsný vozík sestavený soukromým výrobcem (i amatérsky)	-	3000
	dd) o osobní automobil, dodávkový automobil zařízený též k dopravě osob (např. Station-Wagon) nebo o tzv. lidové vozítko, je-li úřední odhadní cena vyšší než nákupní cena součástek, z nichž je vozidlo soukromým výrobcem (i amatérsky) sestaveno	ve výši rozdílu mezi odhadní cenou vozidla v kompletním stavu, zjištěnou bezprostředně před provedením zkoušky za účelem schválení jeho technické způsobil. a nákupní cenou součástek nejméně však 30 Kčs;	
	b) přidělení státní poznávací značky a vydání technického průkazu a osvědčení o technickém průkazu v jiných než pod písm. a) uvedených případech	30	20
	Poznámka: Při stanovení poplatku podle písm a) dd) se nepřihlíží k hodnotě práce soukromého výrobce, vynaložené k sestavení jednotlivého motorového vozidla. Poplatník je povinen prokázat nákupní cenu součástek použitých k sestavení motorového vozidla.		
50	Schválení technické způsobilosti		
	a) motorového vozidla určeného k dopravě osob v dopravním podnikání	50	-
	b) nákladního automobilu pro hromadnou dopravu osob	20	-
	c) částí motorového vozidla, vyráběných hromadně nebo jednotlivě	20	20
	d) motorového vozidla nebo přívěsu po změně jeho podstatných částí, a to		

	aa) záleží-li změna v přestavbě dodávkového automobilu na automobil osobní nebo automobil dodávkový zařízený též k dopravě osob	podle pol. 49 písm. a) dd), zvýšený o 60%;	
	bb) v jiných než pod písm aa) uvedených případech	200	140
	Poznámka k písm d) aa): Ustanovení poznámky k pol 49 platí obdobně		
51	Povolení výjimek z ustanovení o rozměrech, výstroji a provozních podmínkách motorových vozidel nebo přívěsů	20 až 1 000	20 až 1 000
52	Přidělení zvláštní poznávací značky nebo mezinárodní poznávací značky	50	30
53	Přidělení nové státní poznávací značky náhradou za značku ztracenou, zničenou nebo poškozenou	300	300
	jde-li o nezaviněnou ztrátu, zničení nebo poškození	150	150
54	Vydání nového a) technického průkazu náhradou za průkaz ztracený, zničený anebo za průkaz, který se stal neupotřebitelným	200	200
	jde-li o nezaviněnou ztrátu, zničení nebo neupotřebitelnost	100	100
	b) osvědčení o technickém průkazu náhradou za osvědčení ztracené, zničené anebo za osvědčení, které se stalo neupotřebitelným	50	50
	jde-li o nezaviněnou ztrátu, zničení nebo neupotřebitelnost	25	25
	Zápis nového držitele motorového vozidla nebo přívěsu (i s provedením oprav v příslušných dokladech)		
	a) po převodu ojetého osobního automobilu prvním převodcem	50 % úřední odhadní ceny automobilu v kompletním stavu, zjištěné bezprostř. před převodem;	
	b) v jiných než pod písm a) uvedených případech	10	10
55	Poznámky k písm a): 1. Ojetým osobním automobilem se rozumí osobní automobil nebo podvozek (chassis) dodatečně opatřený osobní karoserií, nabytý před 1. lednem 1949, i když se před tímto dnem nepoužilo automobilu nebo podvozku k jízdě. Ojetý osobní automobil přestavěný po 21. červenci 1950 na automobil dodávkový považuje se pro vybrání poplatku za automobil osobní, byl-li po převodu opět upraven na automobil osobní. 2. Prvním převodcem se rozumí ten, kdo automobil, jehož je držitelem od 1. ledna 1949, převede po 31. červenci 1953 Pro určení, zda převodce je držitelem automobilu od 1. ledna 1949, po případě pro určení dne nabytí automobilu jeho převodcem jsou rozhodné údaje zaznamenané v dokladech vydaných podle předpisů o provozu na silnicích. U ojetých automobilů nabytých po 31. červenci 1953 dědictvím považuje se za prvního převodce ten, kdo automobil dále převede		

	3. Poplatek se neplatí za zápis nového držitele, který ojetého automobilu nabyl dědictvím; v tom případě se platí jen poplatek podle písm b). 4. Poplatek je povinen zaplatit dosavadní držitel při ohlášení převodu. 5. U bojových vozidel (KDF, Jeep a pod.) se poplatek snižuje o 30 %.		
56	Zápis změny stanoviště vozidla nebo změny adresy a pod (i s provedením oprav v příslušných dokladech)	10	10
57	Odhlášení vozidla z evidence při trvalém přemístění (i s vydáním prozatímní státní poznávací značky) nebo při trvalém vyřazení vozidla z provozu	30	20
58	Zápis motorového vozidla nebo přívěsu při trvalém přemístění i s přidělením nové státní poznávací značky a vydáním opraveného technického průkazu a osvědčení o technickém průkazu	30	20
59	Schválení trvalého vyřazení motorového vozidla nebo přívěsu z provozu	100	70
60	Nařízená technická prohlídka vozidla	40	30
		Poplatek Kčs	
61	Povolení k zvláštnímu užívání veřejných silnic k provozu nad obvyklou míru	20 až 1 000 (podle rozsahu a významu povolení pro stranu)	
62	a) Vydání mezinárodního průkazu (osvědčení) pro motorová vozidla	100	
	b) vidování mezinárodního průkazu (osvědčení) pro motorová vozidla, vydaného oprávněnou organizací	20	
63	Povolení k jízdě cizozemským motorovým vozidlem, které není opatřeno mezinárodním průkazem (osvědčením) pro motorová vozidla	40	
63a)	a) Vydání mezinárodního řidičského průkazu (povolení k řízení)	40	
	b) doplnění mezinárodního řidičského průkazu (povolení k řízení) nebo vidování mezinárodního řidičského průkazu (povolení k řízení), vydaného oprávněnou organizací	20	
63b)	Povolení dopravovat osoby nebo věci pro cizí potřeby, pokud nejde o úřední příkaz	20 až 200 (podle rozsahu)	
63c)	Povolení k provozování dopravy osob nebo nákladů motorovými vozidly, udělené zahraničnímu podnikateli	20 až 10 000 (podle rozsahu dopravy a podle zásady vzájemnosti)	
	Poznámka: Správní orgán může od vybrání poplatku podle této položky upustit		

Zdroj: Nařízení č. 9/1952 Sb.

Příloha II: Přehled správních poplatků způsobilosti vozidel 1955

Příloha 2 Přehled správních poplatků způsobilosti vozidel 1955

Pol.	Předmět poplatku	Poplatek Kčs	
70	Schválení technické způsobilosti typu vozidla i s vydáním průkazu o technické způsobilosti typu, a to,		
	a) jde-li o motorový vozík pro invalidy, motorovou tříkolku nebo o motocykl, dále o přívěs nebo o postranní nebo přívěsný vozík	200	
	b) v ostatních případech	600	
71	Změna průkazu o technické způsobilosti typu; a to,		
	a) jde-li o motorové vozidlo uvedené v pol. 70 písm. a)	100	
	b) jde-li o jiné motorové vozidlo	200	
		Poplatek, jde-li o	
		automobil nebo traktor Kčs	motocykl nebo přívěs Kčs
72	Zkouška za účelem schválení technické způsobilosti jednotlivého motorového vozidla nebo jednotlivého přívěsu i s případným schválením technické způsobilosti	100	50
	Poznámky: 1. Poplatek se vybere plnou sazbou, i když zkouška nemůže být bez zavinění zkušebního orgánu ani započata. 2. U motorových vozidel zařízených pro invalidy snižuje se poplatek na polovinu. 3. Od poplatku je osvobozena zkouška předcházející schválení technické způsobilosti, za které se vybírá poplatek podle pol. 74.		
73	a) Přidělení státní poznávací značky a vydání dokladů pro motorové vozidlo (přívěs) hromadně vyrobené nebo dovezené (i jednotlivě)	50	30
	b) přidělení státní poznávací značky a vydání dokladů pro motorové vozidlo jednotlivě sestavené, a to jde-li		
	aa) o motocykl (i s postranním vozíkem), skútr nebo motocyklovou tříkolku (rikšu) s novými konstrukčními prvky, sestavené ze součástí,		
	u motocyklu s obsahem válců do 125 ccm	-	1.200
	u motocyklu s obsahem válců do 175 ccm	-	1.600
	u motocyklu s obsahem válců do 250 ccm	-	2.500
	u motocyklu s obsahem válců přes 250 ccm	-	3.000
	u motocyklové tříkolky (rikši) bez ohledu	-	3.000
	bb) o motorový vozík pro invalidy, sestavený ze součástí	-	100
	cc) o osobní automobil (i t. zv. Station-Wagon) nebo o t. zv. lidové vozítko, sestavené ze součástí	30 % úřední odhadní ceny vozidla v kompletním stavu, zjištěné bezprostředně před provedením zkoušky za	-

		účelem schválení jeho technické způsobilosti;	
	c) přidělení evidenční značky pro motorové kolo o obsahu do 50 ccm	-	10
	Poznámky: 1. Poplatek podle písm. a) se u motorových vozidel zařízených pro invalidy snižuje na polovinu. 2. Povolí-li se ve výjimečných případech dodatečně stavba motorového vozidla uvedeného pod písm. b), které bylo sestaveno bez předchozího povolení dopravního inspektorátu a výkonného orgánu krajského národního výboru, vybere se za přidělení státní poznávací značky poplatek podle písm. b) dvojnásobnou sazbou.		
74	Schválení technické způsobilosti		
	a) nákladního automobilu pro hromadnou dopravu osob	50	-
	b) části motorového vozidla hromadně vyráběných	100	100
	c) motorového vozidla nebo přívěsu po změně jeho podstatných částí, a to		
	aa) záleží-li změna v přestavbě dodávkového automobilu na automobil osobní (i t. zv. Station-Wagon)	1.000	
	bb) po výměně druhé podstatné části, bylo-li jak při první, tak při druhé výměně použito podstatných částí jiného typu. než byly části původní, a to		
	u motocyklu s obsahem válců do 125 ccm	-	1.200
	u motocyklu s obsahem válců do 175 ccm	-	1.600
	u motocyklu s obsahem válců do 250 ccm	-	2.500
	u motocyklu s obsahem válců přes 250 ccm	-	3.000
	u osobního automobilu (i t. zv. Station-Wagon) nebo lidového vozítka	30 % úřední odhadní ceny vozidla v kompletním stavu, zjištěné bezprostředně před provedením zkoušky za účelem schválení jeho technické způsobilosti;	-
	cc) v jiných než pod písm. aa) a bb) uvedených případech, zejména také, připojí-li se k motocyklu postranní vozík	200	100
	Poznámky k písm. c): 1. Poplatek podle písm. c) bb) se zvýší o 20 %, byla-li schválena technická způsobilost vozidla, jehož přestavba byla provedena bez předchozího povolení dopravního inspektorátu a byla ve výjimečných případech povolena dodatečně. 2. U motorových vozidel zařízených pro invalidy snižuje se poplatek podle písm. c) cc) na polovinu. 3. Současná výměna dvou podstatných částí motorového vozidla za části jiného typu se považuje za sestavení vozidla ze součástek.		
75	Povolení výjimek z ustanovení o rozměrech, výstroji a provozních podmínkách motorových vozidel nebo přívěsů	20 až 1.000	20 až 1.000
		(podle zvláštní směrnice).	

76	Přidělení		
	a) zvláštní poznávací značky	150	100
	jde-li jen o jednotlivou jízdu	50	20
	b) prozatímní státní poznávací značky pro převoz vozidla, které dosud nebylo evidováno, do obvodu dopravního inspektorátu, kde bude přihlášeno do evidence	20	10
77	c) mezinárodní poznávací značky	40	20
	Přidělení nové státní poznávací značky náhradou za značku ztracenou, zničenou nebo poškozenou	20	10
78	jde-li o zaviněnou ztrátu, zničení nebo poškození	20 až 200	10 až 200
		(podle zvláštní směrnice).	
	Vydání nového		
	a) technického průkazu náhradou za průkaz ztracený, zničený anebo za průkaz, který se stal neupotřebitelným	10	10
	jde-li o zaviněnou ztrátu, zničení nebo poškození	10 až 200	10 až 200
79		(podle zvláštní směrnice).	
	b) osvědčení o technickém průkazu nebo osvědčení k motorovému kolu o obsahu do 50 ccm náhradou za osvědčení ztracené, zničené anebo za osvědčení, které se stalo neupotřebitelným	5	5
	jde-li o zaviněnou ztrátu, zničení nebo poškození	až 50	5 až 50
		(podle zvláštní směrnice).	
79	Zápis změny držitele motorového vozidla nebo přívěsu (i s pro) vedením oprav v příslušných dokladech)		
	a) po převodu ojetého osobního automobilu prvním převodcem	40% úřední odhadní ceny automobilu v kompletním stavu, zjištěné bezprostředně před převodem;	
	b) v jiných než pod písm. a) uvedených případech	300	100
	jde-li o motorové kolo o obsahu do 50 ccm	-	10
Poznámky k písm. a): 1. Ojetým osobním automobilem se rozumí osobní automobil nebo podvozek (chassis) dodatečně opatřený osobní karoserií, nabytý před 1. lednem 1949, i když se před tímto dnem nepoužilo automobilu k jízdě. Ojetý osobní automobil přestavěný po 21. červenci 1950 na automobil dodávkový považuje se pro vybrání poplatku za automobil osobní, byl-li po převodu opět upraven na automobil osobní. 2. Prvním převodcem se rozumí ten, kdo automobil, jehož je nepřetržitě držitelem od 31. prosince 1948 nebo od doby ještě dřívější, převede po 31. červenci 1953. Pro určení, kdo je držitelem automobilu a zda převodce je držitelem automobilu nepřetržitě aspoň od 31. prosince 1948, po případě pro určení dne nabytí automobilu jeho převodcem jsou rozhodné údaje zaznamenané v dokladech vydaných podle předpisů o provozu na silnicích; jiné doklady o vlastnictví k vozidlu jsou rozhodné, jen nabyt-li převodce podle nich vozidla nebo jeho držby dříve než podle dokladů vydaných podle předpisů o provozu na silnicích nebo nelze-li			

	<p>uvedené skutečnosti z dokladů vydaných podle těchto předpisů zjistit. U ojetých automobilů nabytých po 21. červenci 1950 dědictvím považuje se za prvního převodce ten, kdo automobil dále převede.</p> <p>3. Poplatek se neplatí za zápis změny držitele, nabyli-li nový držitel osobního automobilu dědictvím; v tom případě se platí jen poplatek podle písm. b).</p> <p>4. Poplatek je povinen zaplatit dosavadní držitel při ohlášení převodu.</p> <p>5. U bojových vozidel (KDF, Jeep a pod.) se poplatek snižuje o 30 %.</p>		
80	a) Zápis změny stanoviště vozidla, změny jména, povolání nebo adresy držitele vozidla nebo jiné podobné změny i s provedením oprav v příslušných dokladech	10	10
	b) zápis změny evidenční značky nebo podstatné části motorového kola o obsahu do 50 ccm	-	5
81	Zápis motorového vozidla nebo přívěsu při trvalém přemístění do obvodu jiného dopravního Inspektorátu i s přidělením nové státní poznávací značky a vydáním opraveného technického průkazu a osvědčení o technickém průkazu	50	30
82	Nařízená technická prohlídka vozidla nesouvisící s jeho registrací	40	30
		Poplatek Kčs	
83	Povolení k zvláštnímu užívání veřejných silnic k provozu nad obvyklou míru	20 až 1.000 (podle zvláštní směrnice).	
84	a) Vydání mezinárodního průkazu (osvědčení) pro motorová vozidla	100	
	b) vidování mezinárodního průkazu (osvědčení) pro motorová vozidla, vydaného oprávněnou organizací	20	
85	Povolení k jízdě cizozemským motorovým vozidlem, které není opatřeno mezinárodním průkazem (osvědčením) pro motorová vozidla	40	
86	a) Vydání mezinárodního řidičského průkazu (povolení k řízení)	40	
	b) doplnění mezinárodního řidičského průkazu (povolení k řízení) nebo vidování mezinárodního řidičského průkazu (povolení k řízení), vydaného oprávněnou organizací	20	
87	Povolení dopravovat osoby nebo věci pro cizí potřeby, pokud nejde o úřední příkaz	20 až 200 (podle doby platnosti a počtu vozidel).	
88	Povolení k provozování dopravy osob nebo nákladů motorovými vozidly, udělené zahraničnímu podnikateli	20 až 10.000 (podle rozsahu dopravy a podle zásady vzájemnosti).	
	Poznámka: Správní orgán může od vybrání poplatku podle této položky upustit.		

Zdroj: Nařízení č. 60/1955 Sb

Příloha III: Základní kategorie vozidel

(Vyhláška č. 341/2014 Sb., část II)- ZÁKLADNÍ ZNAKY TYPU A KATEGORIE VOZIDEL

§ 3

Základní znaky pro určení typů vozidel, variant a verzí pro jednotlivé kategorie vozidel

(K § 2 odst. 10 zákona)

(1) Základní znaky pro určení typů, variant a verzí silničních vozidel, při schvalování harmonizovaného typu, pro vozidla

a) kategorií M, N a O, jsou uvedeny v příloze II části B směrnice 2007/46/ES, kterou se stanoví rámec pro schvalování motorových vozidel a jejich přípojných vozidel, jakož i systémů, konstrukčních částí a samostatných technických celků určených pro tato vozidla, ve znění pozdějších předpisů, (dále jen „směrnice 2007/46/ES“),

b) kategorie L jsou uvedeny v přímo použitelném předpisu Evropské unie upravujícím schvalování dvoukolových a tříkolových vozidel a čtyřkolek a dozor nad trhem¹²),

c) kategorií T, C, R a S jsou uvedeny v přímo použitelném předpisu Evropské unie upravujícím schvalování zemědělských a lesnických vozidel a dozor nad trhem¹³).

(2) Pro určení základních znaků typů, variant a verzí silničních vozidel kategorie Z se odstavec 1 použije obdobně.

§ 4

Základní znaky pro určení typů systémů, konstrukčních částí a samostatných technických celků

(K § 2 odst. 11 zákona)

(1) Základní znaky pro určení typů systémů, konstrukčních částí a samostatných technických celků, při schvalování harmonizovaného typu, pro vozidla

a) kategorií M, N a O jsou uvedeny v čl. 3 a čl. 10 směrnice 2007/46/ES,

b) kategorie L jsou uvedeny v přímo použitelném předpisu Evropské unie upravujícím schvalování dvoukolových a tříkolových vozidel a čtyřkolek a dozor nad trhem¹²),

c) kategorií T, C, R a S jsou uvedeny v přímo použitelném předpisu Evropské unie upravujícím schvalování zemědělských a lesnických vozidel a dozor nad trhem¹³).

(2) Základní znaky pro určení typů systémů, konstrukčních částí a samostatných technických celků, na které se použije mezinárodní smlouva, kterou je Česká republika vázána, jsou uvedeny v rozhodnutích přijatých na základě Dohody o přijetí jednotných technických pravidel pro kolová vozidla, zařízení a části, které se mohou montovat a/nebo užívat na kolových vozidlech a o podmínkách pro vzájemné uznávání schválení udělených na základě těchto pravidel, uzavřené v Ženevě dne 20. března 1958 ve znění Dohody z 16. října 1995 (dále jen „rozhodnutí přijatá na základě mezinárodní smlouvy“).

(3) Pro určení základních znaků typů systémů, konstrukčních částí a samostatných technických celků, na které se nepoužijí příslušné předpisy Evropské unie ani mezinárodní smlouva v oblasti schvalování technické způsobilosti, kterou je Česká republika vázána, se odstavce 1 a 2 použijí přiměřeně.

Příloha č. 1 k vyhlášce č. 341/2014 Sb.

Seznam směrnic Evropské unie

Příloha 3 Základní kategorie vozidel

Směrnice Evropské unie - základní	Plný název směrnice Evropské unie	Směrnice Evropské unie - poslední změna
70/157/EHS	Směrnice Rady ze dne 6. února 1970 o sblížení právních předpisů členských států týkajících se přípustné hladiny akustického tlaku a výfukového systému motorových vozidel (70/157/EHS)	2013/15/EU
89/459/EHS	Směrnice Rady ze dne 18. července 1989 o sblížení právních předpisů členských států týkajících se hloubky drážek běhounu pneumatik určitých kategorií motorových vozidel a jejich přípojných vozidel (89/459/EHS)	89/459/EHS
91/671/EHS	Směrnice Rady ze dne 16. prosince 1991 o povinném používání bezpečnostních pásů a dětských zádržných systémů ve vozidlech (91/671/EHS)	2014/37/EU
92/06/EHS	Směrnice Rady 92/6/EHS ze dne 10. února 1992 o montáži a použití omezovačů rychlosti u určitých kategorií motorových vozidel ve Společenství	2002/85/ES
2000/53/ES	Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2000/53/ES ze dne 18. září 2000 o vozidlech s ukončenou životností	(EU) 2018/849
2005/64/ES	Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2005/64/ES ze dne 26. října 2005 o schvalování typu motorových vozidel z hlediska jejich opětné použitelnosti, recyklovatelnosti a využitelnosti a o změně směrnice Rady 70/156/EHS	2009/1/ES
2006/40/ES	Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2006/40/ES ze dne	2006/40/ES

	17. května 2006 o emisích z klimatizačních systémů motorových vozidel a o změně směrnice Rady 70/156/EHS	
2007/38/ES	Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2007/38/ES ze dne 11. července 2007 o dovybavení těžkých nákladních vozidel registrovaných ve Společenství zrcátky	2007/38/ES
2007/46/ES	Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2007/46/ES ze dne 5. září 2007, kterou se stanoví rámec pro schvalování motorových vozidel a jejich přípojných vozidel, jakož i systémů, konstrukčních částí a samostatných technických celků určených pro tato vozidla (rámcová směrnice)	(EU) 2017/2400
2008/68/ES	Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2008/68/ES ze dne 24. září 2008 o pozemní přepravě nebezpečných věcí	(EU) 2018/936

Příloha č. 2 k vyhlášce č. 341/2014 Sb.

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.*

Zdroj: Zákon č. 56/2001 Sb. §3

Příloha IV: Průměrné ceny STK a emisí pro Středočeský kraj

Příloha 4 Průměrné ceny STK a emisí pro Středočeský kraj

Stanice Technické Kontroly	STK M1 (osobní)	STK N2 (nákladní)	Měření emisí zážehový s kat.	Měření emisí zážehový bez kat.	Vznětové motory (nafta)	LPG	Evidenční kontrola
A-Z Beroun, s.r.o.	900		800	700	900	1000	400
ABERA, spol. s r.o.	850		740	740	840	1140	400
ASOCOM spol. s r.o.	900		600	600	700	900	400
AUTO PETRA, spol. s r.o.	890		590	590	740	890	390
Automobile Centre STK s.r.o	890	1690	790	790	990	1490	390
AUTOŠTOL - STK, spol. s r.o.	880		700	700	800		400
STK Nymburk	740		540	540	690	690	300
ČSAD POLKOST, spol. s r.o.	750	1200	550	550	700		350
Jistab, a.s. - Stanice Technické Kontroly Horoměřice	900	1600					400
STK MĚLNÍK MLADOBOLESLAVSKÁ s.r.o.	950	1600	850	850	850	1200	450
INTERAUTO s.r.o.	800		800	800	800		300
REVIT, spol. s r.o.	980	1580	780	780	980	980	390
SeTeKoCAR s.r.o.	900		600	600	750	900	400
Stanice technické kontroly BĚLOHRADSKÝ	850	1390	850	850	850	850	400
STK - PECHA, v.o.s.	950		900	700	900	1400	450
STK Auto Pařízek	800		700	700	800		300
STK AUTOFIJA s.r.o.	1000	1600	750	750	1000		500
STK Centrum, spol. s r.o.	950		850	850	850		450
STK Divišov, s.r.o.	970		770	770	970	970	390
STK Kladno Dubí	850		950	950	950	1150	400
STK Kolín s.r.o.	850		750	750	750	1200	350
STK Kosmonosy	850		850	850	850		400
STK KRALUPY s.r.o.	890		890	890	890		400
STK LOKET	800		550	550	650		300
STK Nouzov č. 32, 36	750		570	570	760		400
STK NOVÉ STRAŠECÍ	950	1700	850	850	850		400
STK RAPTOR s.r.o.	770						400
STK Říčany	1190	1390					490
STK Uhřetěves	990		890	890	890	890	490
STK Velim a.s.	740	1220	640	640	660		300
stk-brno-jihlavska	990	1450	950	950	950	950	500
Terri s.r.o	850		650	650	750		400
TRILOBIT REAL s.r.o.	770	1270	600	550	700	900	550
UNIKOM Kutná Hora	980	1700	860	860	980	1380	440
Celkem průměr cen v CZK	884	1492	747	736	830	1049	402



STK stredocesky
kraj.xlsx

Příloha V: Přehled emisních norem pro užitková vozidla

Příloha 5 Přehled emisních norem pro užitková vozidla

Category†	Stage	Date	CO	HC	HC+NOx	NOx	PM	PN
			g/km					
Positive Ignition (Gasoline)								
N ₁ , Class I ≤1305 kg	Euro 1	1994.10	2.72	-	0.97	-	-	-
	Euro 2	1997.01	2.2	-	0.50	-	-	-
	Euro 3	2000.01	2.3	0.20	-	0.15	-	-
	Euro 4	2005.01	1.0	0.10	-	0.08	-	-
	Euro 5	2009.09 ^b	1.0	0.10 ^g	-	0.06	0.005 ^{e,f}	-
	Euro 6	2014.09	1.0	0.10 ^g	-	0.06	0.005 ^{e,f}	6.0×10 ¹¹ e,j
N ₁ , Class II 1305-1760 kg	Euro 1	1994.10	5.17	-	1.40	-	-	-
	Euro 2	1998.01	4.0	-	0.65	-	-	-
	Euro 3	2001.01	4.17	0.25	-	0.18	-	-
	Euro 4	2006.01	1.81	0.13	-	0.10	-	-
	Euro 5	2010.09 ^c	1.81	0.13 ^h	-	0.075	0.005 ^{e,f}	-
	Euro 6	2015.09	1.81	0.13 ^h	-	0.075	0.005 ^{e,f}	6.0×10 ¹¹ e,j
N ₁ , Class III >1760 kg	Euro 1	1994.10	6.90	-	1.70	-	-	-
	Euro 2	1998.01	5.0	-	0.80	-	-	-
	Euro 3	2001.01	5.22	0.29	-	0.21	-	-
	Euro 4	2006.01	2.27	0.16	-	0.11	-	-
	Euro 5	2010.09 ^c	2.27	0.16 ⁱ	-	0.082	0.005 ^{e,f}	-
	Euro 6	2015.09	2.27	0.16 ⁱ	-	0.082	0.005 ^{e,f}	6.0×10 ¹¹ e,j
N ₂	Euro 5	2010.09 ^c	2.27	0.16 ⁱ	-	0.082	0.005 ^{e,f}	-
	Euro 6	2015.09	2.27	0.16 ⁱ	-	0.082	0.005 ^{e,f}	6.0×10 ¹¹ e,j

Compression Ignition (Diesel)								
N ₁ , Class I ≤1305 kg	Euro 1	1994.10	2.72	-	0.97	-	0.14	-
	Euro 2 IDI	1997.01	1.0	-	0.70	-	0.08	-
	Euro 2 DI	1997.01 ^a	1.0	-	0.90	-	0.10	-
	Euro 3	2000.01	0.64	-	0.56	0.50	0.05	-
	Euro 4	2005.01	0.50	-	0.30	0.25	0.025	-
	Euro 5a	2009.09 ^b	0.50	-	0.23	0.18	0.005 ^f	-
	Euro 5b	2011.09 ^d	0.50	-	0.23	0.18	0.005 ^f	6.0×10 ¹¹
	Euro 6	2014.09	0.50	-	0.17	0.08	0.005 ^f	6.0×10 ¹¹
N ₁ , Class II 1305-1760 kg	Euro 1	1994.10	5.17	-	1.40	-	0.19	-
	Euro 2 IDI	1998.01	1.25	-	1.0	-	0.12	-
	Euro 2 DI	1998.01 ^a	1.25	-	1.30	-	0.14	-
	Euro 3	2001.01	0.80	-	0.72	0.65	0.07	-
	Euro 4	2006.01	0.63	-	0.39	0.33	0.04	-
	Euro 5a	2010.09 ^c	0.63	-	0.295	0.235	0.005 ^f	-
	Euro 5b	2011.09 ^d	0.63	-	0.295	0.235	0.005 ^f	6.0×10 ¹¹
	Euro 6	2015.09	0.63	-	0.195	0.105	0.005 ^f	6.0×10 ¹¹
N ₁ , Class III >1760 kg	Euro 1	1994.10	6.90	-	1.70	-	0.25	-
	Euro 2 IDI	1998.01	1.5	-	1.20	-	0.17	-
	Euro 2 DI	1998.01 ^a	1.5	-	1.60	-	0.20	-
	Euro 3	2001.01	0.95	-	0.86	0.78	0.10	-
	Euro 4	2006.01	0.74	-	0.46	0.39	0.06	-
	Euro 5a	2010.09 ^c	0.74	-	0.350	0.280	0.005 ^f	-
	Euro 5b	2011.09 ^d	0.74	-	0.350	0.280	0.005 ^f	6.0×10 ¹¹
	Euro 6	2015.09	0.74	-	0.215	0.125	0.005 ^f	6.0×10 ¹¹
N ₂	Euro 5a	2010.09 ^c	0.74	-	0.350	0.280	0.005 ^f	-
	Euro 5b	2011.09 ^d	0.74	-	0.350	0.280	0.005 ^f	6.0×10 ¹¹
	Euro 6	2015.09	0.74	-	0.215	0.125	0.005 ^f	6.0×10 ¹¹

† For Euro 1/2 the Category N₁ reference mass classes were Class I ≤ 1250 kg, Class II 1250-1700 kg, Class III > 1700 kg

a. until 1999.09.30 (after that date DI engines must meet the IDI limits)

b. 2011.01 for all models

c. 2012.01 for all models

d. 2013.01 for all models

e. applicable only to vehicles using DI engines

f. 0.0045 g/km using the PMP measurement procedure

g. and NMHC = 0.068 g/km

h. and NMHC = 0.090 g/km

i. and NMHC = 0.108 g/km

j. 6.0×10¹² 1/km within first three years from Euro 6 effective dates

Zdroj: DieselNe, 1997

Příloha VI: Přehled průměrných cen pohonných hmot

Příloha 6 Přehled průměrných cen pohonných hmot

PRŮMĚRNÉ CENY POHONNÝCH HMOT V CZK						
ROK	Benzín Speciál	Benzín Natural	Benzín Super	Benzín Normal	Nafta	LPG
1904	0.40 Kč	0.00 Kč	0.00 Kč	0.00 Kč	0.00 Kč	0.00 Kč
1905	0.72 Kč	0.00 Kč	0.00 Kč	0.00 Kč	0.00 Kč	0.00 Kč
1906	0.72 Kč	0.00 Kč	0.00 Kč	0.00 Kč	0.00 Kč	0.00 Kč
1907	0.72 Kč	0.00 Kč	0.00 Kč	0.00 Kč	0.00 Kč	0.00 Kč
1908	0.72 Kč	0.00 Kč	0.00 Kč	0.00 Kč	0.00 Kč	0.00 Kč
1909	0.72 Kč	0.00 Kč	0.00 Kč	0.00 Kč	0.00 Kč	0.00 Kč
1910	0.72 Kč	0.00 Kč	0.00 Kč	0.00 Kč	0.00 Kč	0.00 Kč
1911	0.72 Kč	0.00 Kč	0.00 Kč	0.00 Kč	0.00 Kč	0.00 Kč
1912	0.72 Kč	0.00 Kč	0.00 Kč	0.00 Kč	0.00 Kč	0.00 Kč
1913	0.72 Kč	0.00 Kč	0.00 Kč	0.00 Kč	0.28 Kč	0.00 Kč
1914	0.72 Kč	0.00 Kč	0.00 Kč	0.00 Kč	0.28 Kč	0.00 Kč
1915	0.72 Kč	0.00 Kč	0.00 Kč	0.00 Kč	0.28 Kč	0.00 Kč
1916	0.72 Kč	0.00 Kč	0.00 Kč	0.00 Kč	0.28 Kč	0.00 Kč
1917	0.72 Kč	0.00 Kč	0.00 Kč	0.00 Kč	0.28 Kč	0.00 Kč
1918	0.72 Kč	0.00 Kč	0.00 Kč	0.00 Kč	0.28 Kč	0.00 Kč
1919	0.72 Kč	0.00 Kč	0.00 Kč	0.00 Kč	0.28 Kč	0.00 Kč
1920	0.72 Kč	0.00 Kč	0.00 Kč	0.00 Kč	0.28 Kč	0.00 Kč
1921	0.72 Kč	0.00 Kč	0.00 Kč	0.00 Kč	0.28 Kč	0.00 Kč
1922	0.72 Kč	0.00 Kč	0.00 Kč	0.00 Kč	0.28 Kč	0.00 Kč
1923	0.72 Kč	0.00 Kč	0.00 Kč	0.00 Kč	0.28 Kč	0.00 Kč
1924	0.72 Kč	0.00 Kč	0.00 Kč	0.00 Kč	0.28 Kč	0.00 Kč
1925	0.72 Kč	0.00 Kč	0.00 Kč	0.00 Kč	0.28 Kč	0.00 Kč
1926	0.72 Kč	0.00 Kč	0.00 Kč	0.00 Kč	0.28 Kč	0.00 Kč
1927	0.72 Kč	0.00 Kč	0.00 Kč	0.00 Kč	0.28 Kč	0.00 Kč
1928	0.72 Kč	0.00 Kč	0.00 Kč	0.00 Kč	0.28 Kč	0.00 Kč
1929	0.72 Kč	0.00 Kč	0.00 Kč	0.00 Kč	0.28 Kč	0.00 Kč
1930	0.72 Kč	0.00 Kč	0.00 Kč	0.00 Kč	0.28 Kč	0.00 Kč
1931	0.72 Kč	0.00 Kč	0.00 Kč	0.00 Kč	0.28 Kč	0.00 Kč
1932	0.72 Kč	0.00 Kč	0.00 Kč	0.00 Kč	0.28 Kč	0.00 Kč
1933	0.72 Kč	0.00 Kč	0.00 Kč	0.00 Kč	0.28 Kč	0.00 Kč
1934	0.72 Kč	0.00 Kč	0.00 Kč	0.00 Kč	0.28 Kč	0.00 Kč
1935	2.40 Kč	0.00 Kč	0.00 Kč	0.00 Kč	2.40 Kč	0.00 Kč
1936	2.40 Kč	0.00 Kč	0.00 Kč	0.00 Kč	2.40 Kč	0.00 Kč
1937	2.40 Kč	0.00 Kč	0.00 Kč	0.00 Kč	2.40 Kč	0.00 Kč
1938	2.40 Kč	0.00 Kč	0.00 Kč	0.00 Kč	2.40 Kč	0.00 Kč
1939	2.50 Kč	0.00 Kč	0.00 Kč	0.00 Kč	2.50 Kč	0.00 Kč
1940	2.50 Kč	0.00 Kč	0.00 Kč	0.00 Kč	2.50 Kč	0.00 Kč
1941	40.00 Kč	0.00 Kč	0.00 Kč	0.00 Kč	40.00 Kč	0.00 Kč

1987	4.00 Kč	0.00 Kč	0.00 Kč	0.00 Kč	2.00 Kč	0.00 Kč
1988	4.00 Kč	0.00 Kč	0.00 Kč	0.00 Kč	2.00 Kč	0.00 Kč
1989	4.00 Kč	0.00 Kč	0.00 Kč	0.00 Kč	2.00 Kč	0.00 Kč
1990	4.00 Kč	0.00 Kč	0.00 Kč	0.00 Kč	2.00 Kč	0.00 Kč
1991	16.00 Kč	18.00 Kč	18.00 Kč	0.00 Kč	15.00 Kč	0.00 Kč
1992	17.30 Kč	19.10 Kč	19.30 Kč	0.00 Kč	14.00 Kč	0.00 Kč
1993	18.50 Kč	18.90 Kč	19.50 Kč	0.00 Kč	15.70 Kč	0.00 Kč
1994	19.20 Kč	19.60 Kč	20.20 Kč	0.00 Kč	15.70 Kč	0.00 Kč
1995	19.20 Kč	19.60 Kč	20.20 Kč	0.00 Kč	15.70 Kč	0.00 Kč
1996	20.64 Kč	21.07 Kč	21.72 Kč	0.00 Kč	16.72 Kč	0.00 Kč
1997	20.64 Kč	21.07 Kč	21.72 Kč	0.00 Kč	16.72 Kč	0.00 Kč
1998	22.00 Kč	22.50 Kč	0.00 Kč	0.00 Kč	18.90 Kč	0.00 Kč
1999	21.90 Kč	22.30 Kč	0.00 Kč	0.00 Kč	18.50 Kč	0.00 Kč
2000	24.90 Kč	25.30 Kč	0.00 Kč	0.00 Kč	20.50 Kč	0.00 Kč
2001	29.20 Kč	29.70 Kč	32.20 Kč	29.10 Kč	26.90 Kč	12.50 Kč
2002	25.90 Kč	26.20 Kč	29.20 Kč	25.80 Kč	22.80 Kč	10.70 Kč
2003	24.80 Kč	25.10 Kč	27.70 Kč	24.80 Kč	21.80 Kč	11.70 Kč
2004	23.90 Kč	24.30 Kč	28.50 Kč	24.20 Kč	21.30 Kč	13.43 Kč
2005	27.10 Kč	27.40 Kč	31.00 Kč	27.50 Kč	26.60 Kč	13.00 Kč
2006	30.10 Kč	30.40 Kč	34.40 Kč	29.50 Kč	29.50 Kč	15.00 Kč
2007	27.80 Kč	28.10 Kč	31.10 Kč	27.90 Kč	28.10 Kč	14.16 Kč
2008	30.60 Kč	30.90 Kč	33.10 Kč	30.60 Kč	31.20 Kč	16.20 Kč
2009	26.30 Kč	26.80 Kč	29.00 Kč	26.30 Kč	28.50 Kč	12.50 Kč
2010	28.50 Kč	28.70 Kč	30.70 Kč	28.50 Kč	27.20 Kč	14.53 Kč
2011	31.40 Kč	31.60 Kč	33.40 Kč	31.40 Kč	30.80 Kč	17.03 Kč
2012	0.00 Kč	34.90 Kč	36.80 Kč	0.00 Kč	34.70 Kč	17.86 Kč
2013	0.00 Kč	36.10 Kč	38.60 Kč	0.00 Kč	36.50 Kč	17.06 Kč
2014	0.00 Kč	35.70 Kč	37.90 Kč	0.00 Kč	36.00 Kč	17.36 Kč
2015	0.00 Kč	35.90 Kč	38.30 Kč	0.00 Kč	36.10 Kč	14.72 Kč
2016	0.00 Kč	29.70 Kč	33.00 Kč	0.00 Kč	29.50 Kč	11.80 Kč
2017	0.00 Kč	29.50 Kč	32.50 Kč	0.00 Kč	28.60 Kč	13.80 Kč
2018	0.00 Kč	30.50 Kč	32.80 Kč	0.00 Kč	29.80 Kč	14.95 Kč
2019	0.00 Kč	33.10 Kč	37.10 Kč	0.00 Kč	33.60 Kč	14.40 Kč

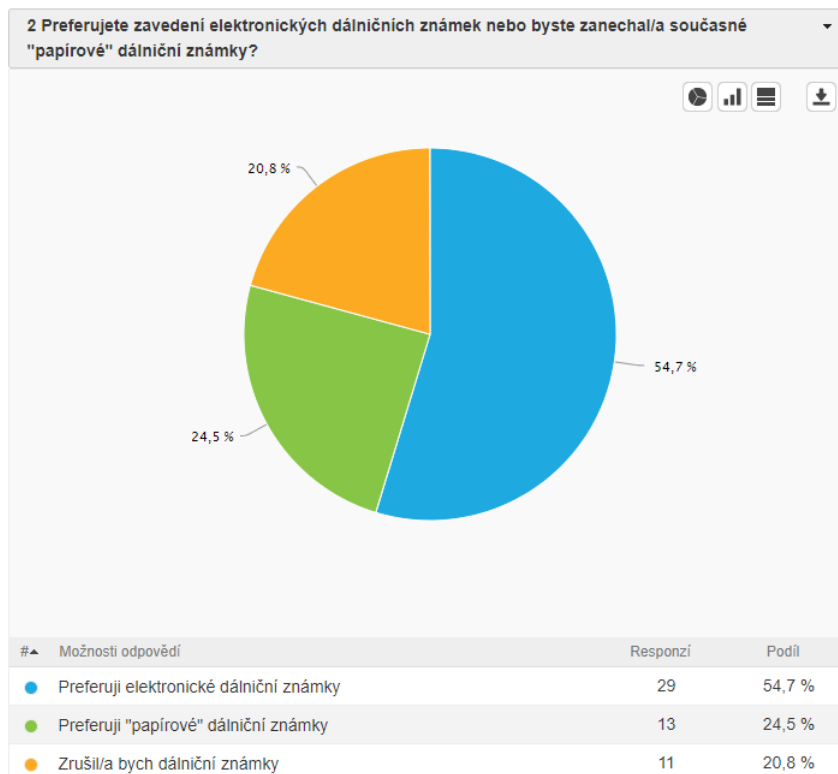
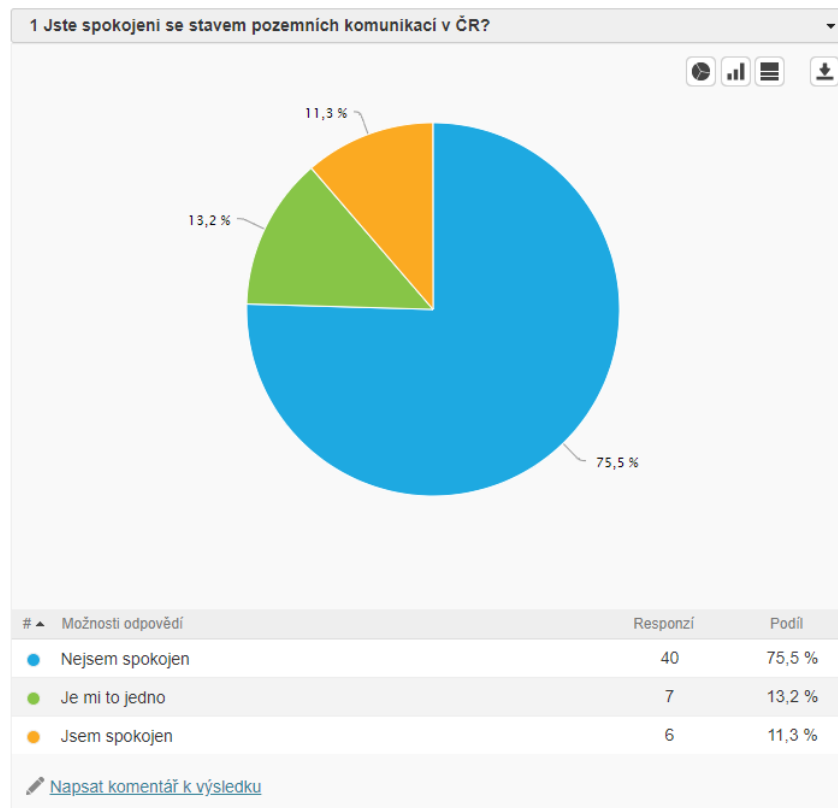
Zdroj: Vlastní zpracování na základě informací z MFCR a ČSÚ



Statistika pohonných
hmot.xlsx

Příloha VII: Dotazníkový průzkum

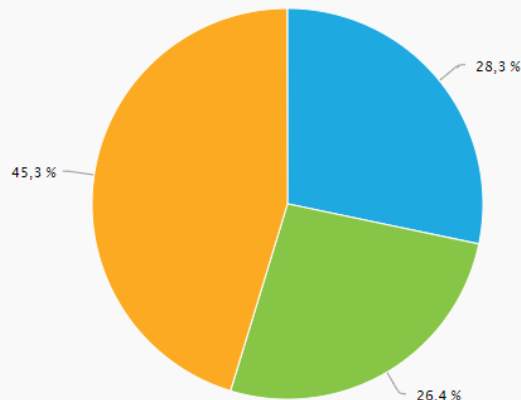
Příloha 7 Dotazníkový průzkum



3 Změnili byste něco na současné údržbě českých silnic a dálnic? Pokud ano, uveďte konkrétně, co.

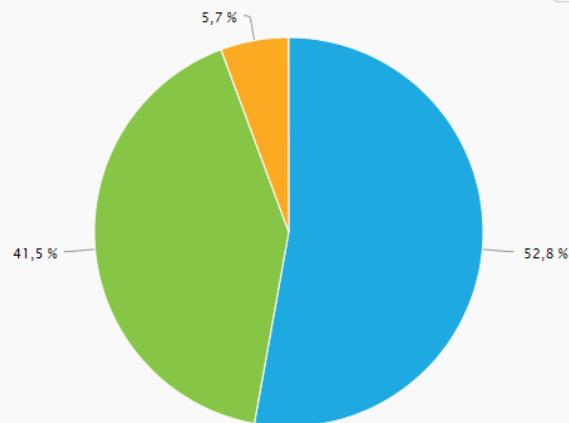
Zavedla bych opravy jako v Rakousku a hlavně kvalitní opravy	Opravy v noci. opravy neustále	Opravy v noci (5x) Nevím	Cestu Všechno
Pokud možno zrychlení oprav,	Opravy v noci ako to je v Rakusku	lepsii silnice diaľnicu napojenu na SR smer východ, nie cez BA	Výrazné zrychlení výstavby nových komunikací a jejich oprav. Urychlení oprav
Vše bych změnila, proč se jen silnice uprahttps://www.idnes.cz/finance/dane/dane-2019-dan-z-prijmu-online-formulare-interaktivni-tiskopis-idnes-cz-prehled-oprvujou a ně rovnou neudělají nové. V jiných zemích to funguje a u nás ne. Samá díra, jen samé výmluvy. Je to ostuda a ty kruhaka a jednosmerky. My jsme stat, který řeší věci kruhovym objezdem a jednosměrnou ulicí. Je to k smíchu.	Ne (3x) Materiál při opravách, sotva něco opraví, je tam díra za chvíli nová rychlejší a kvalitnější opravy, opravy v noci	Provádění oprav v noci, rychlejší opravy, kvalitnější povrch silnic Stav silnic	Nezměnila bych nic Opravy v noci, použití kvalitního materiálu
Rovnomerne rozložení oprav v rámci okresu/kraju, opravy v noci	Údržba by se měla dělat pořádně a ne zaplácnout díru a hotovo Rychlejší opravy	rychlost oprav Brněnskou dálnici Tých čo to majú na starosti!	Použit na opravu silnice kvalitní povrch Veškeré opravy mimo dopravní špičky, využití nočních směn. Nebo nepřetržitá práce v maximálním počtu dělníků a techniky.
Opravy v noci a o víkendech	Ani ne	Opravy mimo špičky vždy na jednom větším úseku, nie rozdrobené, nepoužívanie studených zmesí na opravu ciest,	Zrychlit výstavbu nových úseků
Opravovat průběžně ne hrr a teď vše opravíme	Pokud by se jednalo o opravu silnic, zvolila bych opravu v tu dobu, kdy je nejmenší provoz, nejlépe tedy o víkend, nebo to ponechat tak jak to je, ale vždy vymyslet nějakou variantu náhrady, ne aby se uzavřela celá jedna silnice a nebyla možnost se dostat tam, kam potřebujeme.	Provedení kvalitnějších silnic a dálnic tak, aby se po jejich výstavbě nemuselo za dva roky řešit jejich oprava.	Větší efektivitu práce Zimny posyp bez soli
Bahno od JZD		Rychlejší a kvalitnější opravy	Opravy i o víkend, aby bylo hotovo co nejrychleji
opravy o víkend		Přesně jak je uvedený příklad, opravy v noci stejně jak tomu mají v jiných zemích kde to funguje a zrychlí	D1 opravy v noci
Jsou super			

4 Preferovali byste zrušení dálničních známek a místo toho zavedení mýtného systému pro všechna motorová vozidla, aby se platilo za skutečně odjeté kilometry?



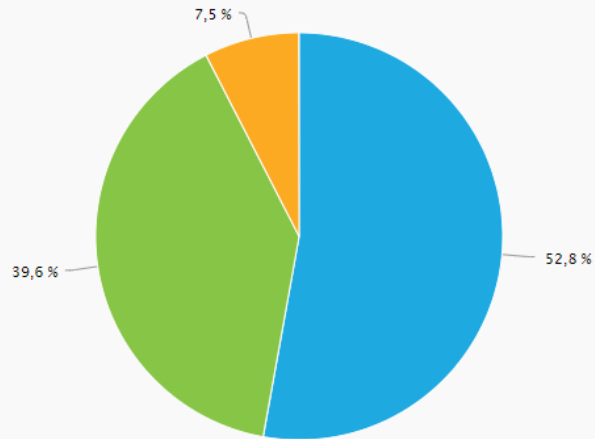
# ▲	Možnosti odpovědí	Responzí	Podíl
●	Preferuji zrušení dálničních známek a zavedení mýtného systému	15	28,3 %
●	Preferuji zanechání dálničních známek s přechodem na elektronické dálniční známky	14	26,4 %
●	Preferuji kombinaci dálničních známek s mýtným systémem, tak jak je tomu v současné době	24	45,3 %

5 Jste pro zlepšení životního prostředí v České republice, tím, že by se zavedly emisní zóny pro eliminaci emisí v určitých lokalitách?



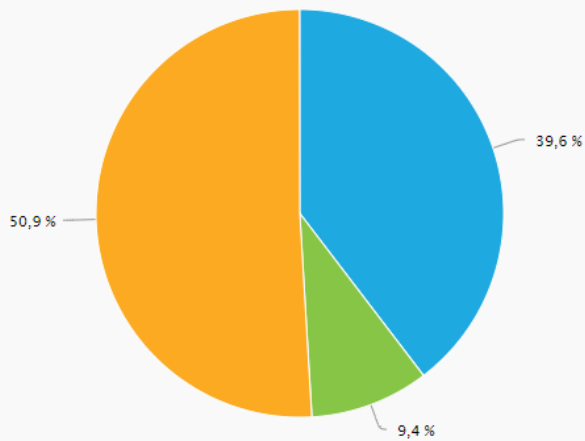
# ▲	Možnosti odpovědí	Responzí	Podíl
●	Ano, jsem pro zlepšení životního prostředí a zavedení emisních zón	28	52,8 %
●	Ne, emisní zóny bych nezaváděl/a, ale jsem pro zlepšení životního prostředí	22	41,5 %
●	Nejsem pro zlepšení životního prostředí, je mi to jedno	3	5,7 %

6 Souhlasíte s postupným odstraněním starých vozidel z českých komunikací pomocí zvyšování nároků na emisní limity při registraci vozidel (z důvodu zlepšení životního prostředí)?



#	Možnosti odpovědí	Responzí	Podíl
1	Ano, souhlasím	28	52,8 %
2	Ne, nesouhlasím	21	39,6 %
3	Je mi to jedno	4	7,5 %

7 Vyhovuje vám současný systém registrace vozidel v ČR?



#	Možnosti odpovědí	Responzí	Podíl
1	Ano, vyhovuje	21	39,6 %
2	Ne, nevyhovuje	5	9,4 %
3	Neřeším to	27	50,9 %

8 Napadá Vás cokoliv, co byste změnili, co Vám nevyhovuje pro Českou republiku pro poplatky spojené s provozem silničních motorových vozidel? Např. silniční daň, registrace vozidel, mýtné, dálniční známky, emise a jiné...

mýtné, zrušení dálničních známek, daně pro všechna vozidla, zavedení emisí, aby se zrušila stará auta	neviem	Elektronicka registrace vozidla, lepsi informovanost a spoluprace mezi ruznymi urady	Neviem
	nejednotnost systémů		Ne (5x)
	Emise (3x)		Nic mě nenapadá
Silnicni dan		nic	
Nic	Pokud nebude dálniční síť mít odpovídající kvalitu, zrušila bych poplatky pro osobní auta. Taková bída a ještě za to platit...	Určitě bych zlevnila dálniční známky a zavedla dálniční známku třeba jen na např. 12 hodin	Nejprve bych se zamerila na auta, hlavně na jejich ceny, aby si mohli rodiny dovolit novější, bezpečnejsi auta. A tím vyradila vraky aut, které jezdí neustale na silnici. Nedala bych ridicak kazdemu. A z rozkradenych peněz bych opravila silnice
Čím starší vozidlo tím vyšší poplatky za vše	Nic mě zrovna nenapadá.	nevím	
Elektronické dálniční známky, přenosné dálniční známky		Stav silnic a dalnic	
Mýtné dálniční známky	Urychlení a méně papíru	nižší cenu za dálniční známky	Teď zrovna nevím
Zruseni dalnicnich znamek a zruseni mytneho	Vybrané finance z výše zmíněného investovat do silnic a dalnic	Nic me nenapada	Dálničné známky
nenapadá	Zrušení poplatků pro osobní automobily	Je toho hodne	Momentálně neřeším
Silniční daň		Nic mě nenapadá.	Zvětšil bych podporu vodíkové technologie.
Dálnicne znamky	D1 tankodrom na nejvytizenější dálnici nám dělá skvělou vizitku.	Nenapadá	Nenapada
Levnější dálniční známky	Nižší nárok na emise	Ozvěte Čiřany a máme klid	Na dálnicích platit za skutečně odjete kilometry
Asi tohle nijak neřeším a úplně se v této situaci nevyznám	méně byrokracie	ne	Vše ok

Zdroj: Vlastní zpracování

Příloha VIII: Sazby daně pro nákladní automobily Německo

Příloha 8 Sazby daně pro nákladní automobily nad 3.5 tuny (za každých 200kg) Německo

Nákladní automobily nad 3.5 tuny (za každých 200kg):	
Hmotnost (emisní třída S 2)	Roční sazba daně
do 2 tun	6.42 €
nad 2 tuny do 3 tun	6.88 €
nad 3 tuny do 4 tun	7.31 €
nad 4 tuny do 5 tun	7.75 €
nad 5 tun do 6 tun	8.18 €
nad 6 tun do 7 tun	8.62 €
nad 7 tun do 8 tun	9.36 €
nad 8 tun do 9 tun	10.07 €
nad 9 tun do 10 tun	10.97 €
nad 10 tun do 11 tun	11.84 €
nad 11 tun do 12 tun	13.01 €
nad 12 tun	14.32 €

Nejvýše však 556 EUR

Hmotnost (emisní třída S 1)	Roční sazba daně
do 2 tun	6.42 €
nad 2 tuny do 3 tun	6.88 €
nad 3 tuny do 4 tun	7.31 €
nad 4 tuny do 5 tun	7.75 €
nad 5 tun do 6 tun	8.18 €
nad 6 tun do 7 tun	8.62 €
nad 7 tun do 8 tun	9.36 €
nad 8 tun do 9 tun	10.07 €
nad 9 tun do 10 tun	10.97 €
nad 10 tun do 11 tun	11.84 €
nad 11 tun do 12 tun	13.01 €
nad 12 tun do 13 tun	14.32 €
nad 13 tun do 14 tun	15.77 €
nad 14 tun do 15 tun	26.00 €
nad 15 tun	36.23 €

Nejvýše však 914 EUR

Hmotnost (třída hluku G 1)	Roční sazba daně
do 2 tun	9.64 €
nad 2 tuny do 3 tun	10.30 €
nad 3 tuny do 4 tun	10.97 €

nad 4 tuny do 5 tun	11.61 €
nad 5 tun do 6 tun	12.27 €
nad 6 tun do 7 tun	12.94 €
nad 7 tun do 8 tun	14.03 €
nad 8 tun do 9 tun	15.11 €
nad 9 tun do 10 tun	16.44 €
nad 10 tun do 11 tun	17.74 €
nad 11 tun do 12 tun	19.51 €
nad 12 tun do 13 tun	21.47 €
nad 13 tun do 14 tun	23.67 €
nad 14 tun do 15 tun	39.01 €
nad 15 tun	54.35 €

Nejvýše však 1425 EUR



Nesplňuje předchozí požadavky	Roční sazba daně
do 2 tun	11.25 €
nad 2 tuny do 3 tun	12.02 €
nad 3 tuny do 4 tun	12.78 €
nad 4 tuny do 5 tun	13.55 €
nad 5 tun do 6 tun	14.32 €
nad 6 tun do 7 tun	15.08 €
nad 7 tun do 8 tun	16.36 €
nad 8 tun do 9 tun	17.64 €
nad 9 tun do 10 tun	19.17 €
nad 10 tun do 11 tun	20.71 €
nad 11 tun do 12 tun	22.75 €
nad 12 tun do 13 tun	25.05 €
nad 13 tun do 14 tun	27.61 €
nad 14 tun do 15 tun	45.50 €
nad 15 tun	63.40 €



Nejvýše však 1681 EUR


Příloha IX: Sazby poplatků za těžká vozidla ve Švýcarsku







Příloha 9 Sazby poplatků za těžká vozidla ve Švýcarsku

Berechnung der PSVA

	Fahrzeugart	Abgabesatz
	Schwere Motorwagen für den Personentransport und Wohnanhänger sowie schwere Personenwagen	650.--
	Gesellschaftswagen von über 3,5 t bis 8,5 t Gesellschaftswagen von über 8,5 t bis 19,5 t Gesellschaftswagen von über 19,5 t bis 26 t Gesellschaftswagen von über 26 t	2'200.-- 3'300.-- 4'400.-- 5'000.--

	Fahrzeugart	Abgabesatz je 100 kg Gesamtgewicht
	Traktoren, Motorkarren, andere Motorfahrzeuge für den Sachtransport mit einer Höchstgeschwindigkeit von max. 45 km/h.	11.--
	Motorfahrzeuge des Schausteller und Zirkusgewerbes	8.--

	Fahrzeugart	Abgabesatz je 100 kg Anhängelast
	Anhänger, welche von Motorfahrzeugen gezogen werden, die keiner Abgabe unterliegen (Lieferwagen, Personenwagen, Kleinbusse und Wohnmotorwagen mit einem Gesamtgewicht von nicht mehr als 3,5 t)	22.--

 <p>> 3,5 t</p>   <p>> 3,5 t</p>	<p>Anhänger, welche von Personenwagen und Wohnmotorwagen mit einem Gesamtgewicht von mehr als 3,5 t gezogen werden</p>	<p>22.--</p>
 <p>> 3,5 t</p>  	<p>Anhänger, welche von Traktoren, Motorkarren sowie Fahrzeugen für den Sachtransport mit einer Höchstgeschwindigkeit von max. 45 km/h gezogen werden</p>	<p>11.--</p>

Zdroj: (Eidgenössische Zollverwaltung, 2020)

Příloha X: Sazba silniční daně v ČR pro nákladní automobily

Příloha 10 Sazba silniční daně v ČR pro nákladní automobily

Nákladní automobily:			
Počet náprav	Hmotnost	Roční sazba daně	Roční sazba v EUR
1	do 1 tuny	1,800 Kč	72.38 €
	nad 1 tunu do 2 tun	2,700 Kč	108.56 €
	nad 2 tuny do 3.5 tuny	3,900 Kč	156.82 €
	nad 3.5 tun do 5 tun	5,400 Kč	217.13 €
	nad 5 tun do 6.5 tun	6,900 Kč	277.44 €
	nad 6.5 tun do 8 tun	8,400 Kč	337.76 €
	nad 8 tun	9,600 Kč	386.01 €
2	do 1 tuny	1,800 Kč	72.38 €
	nad 1 tunu do 2 tun	2,400 Kč	96.50 €
	nad 2 tuny do 3.5 tuny	3,600 Kč	144.75 €
	nad 3.5 tun do 5 tun	4,800 Kč	193.00 €
	nad 5 tun do 6.5 tun	6,000 Kč	241.25 €
	nad 6.5 tun do 8 tun	7,200 Kč	289.51 €
	nad 8 tun do 9.5 tun	8,400 Kč	337.76 €
	nad 9.5 tun do 11 tun	9,600 Kč	386.01 €
	nad 11 tun do 12 tun	10,800 Kč	434.26 €
	nad 12 tun do 13 tun	12,600 Kč	506.63 €
	nad 13 tun do 14 tun	14,700 Kč	591.07 €
	nad 14 tun do 15 tun	16,500 Kč	663.45 €
	nad 15 tun do 18 tun	23,700 Kč	952.96 €
	nad 18 tun do 21 tun	29,100 Kč	1,170.08 €
nad 21 tun do 24 tun	35,100 Kč	1,411.34 €	
nad 24 tun do 27 tun	40,500 Kč	1,628.47 €	
nad 27 tun	46,200 Kč	1,857.66 €	
3	do 1 tuny	1,800 Kč	72.38 €
	nad 1 tunu do 3.5 tuny	2,400 Kč	96.50 €
	nad 3.5 tuny do 6 tun	3,600 Kč	144.75 €
	nad 6 tun do 8.5 tuny	6,000 Kč	241.25 €
	nad 8.5 tuny do 11 tun	7,200 Kč	289.51 €
	nad 11 tun do 13 tun	8,400 Kč	337.76 €
	nad 13 tun do 15 tun	10,500 Kč	422.20 €
	nad 15 tun do 17 tun	13,200 Kč	530.76 €
nad 17 tun do 19 tun	15,900 Kč	639.32 €	

	nad 19 tun do 21 tun	17,400 Kč	699.64 €
	nad 21 tun do 23 tun	21,300 Kč	856.45 €
	nad 23 tun do 26 tun	27,300 Kč	1,097.71 €
	nad 26 tun do 31 tun	36,600 Kč	1,471.65 €
	nad 31 tun do 36 tun	43,500 Kč	1,749.10 €
	nad 36 tun	50,400 Kč	2,026.54 €
4 a více	do 18 tun	8,400 Kč	337.76 €
	nad 18 tun do 21 tun	10,500 Kč	422.20 €
	nad 21 tun do 23 tun	14,100 Kč	566.95 €
	nad 23 tun do 25 tun	17,700 Kč	711.70 €
	nad 25 tun do 27 tun	22,200 Kč	892.64 €
	nad 27 tun do 29 tun	28,200 Kč	1,133.90 €
	nad 29 tun do 32 tun	33,300 Kč	1,338.96 €
	nad 32 tun do 36 tun	39,300 Kč	1,580.22 €
	nad 36 tun	44,100 Kč	1,773.22 €

Příloha XI: Sazba silniční daně v Slovensko

Příloha 11 Sazba silniční daně pro vozidla do 3.5 tuny a nad 3.5 tuny Slovensko

Slovensko		
Osobní automobily:		
Zdvihový objem v cm ³	Sazba daně	
	EUR	
nad 0 do 150	50 €	
nad 150 do 900	62 €	
nad 900 do 1200	80 €	
nad 1200 do 1500	115 €	
nad 1500 do 2000	148 €	
nad 2000 do 3000	180 €	
nad 3000	218 €	
Nákladní automobily:		
Počet náprav	Celková hmotnost v tunách	Sazba daně
		EUR
1-2	do 1 tuny	74 €
	nad 1 tunu do 2 tun	133 €
	nad 2 tuny do 4 tun	212 €
	nad 4 tuny do 6 tun	312 €
	nad 6 tun do 8 tun	417 €
	nad 8 tun do 10 tun	518 €
	nad 10 tun do 12 tun	620 €
	nad 12 tun do 14 tun	777 €
	nad 14 tun do 16 tun	933 €
	nad 16 tun do 18 tun	1,089 €
	nad 18 tun do 20 tun	1,252 €
	nad 20 tun do 22 tun	1,452 €
	nad 22 tun do 24 tun	1,660 €
	nad 24 tun do 26 tun	1,862 €
	nad 26 tun do 28 tun	2,075 €
	nad 28 tun do 30 tun	2,269 €
nad 30 tun	2,480 €	
3	do 15 tun	566 €
	nad 15 tun do 17 tun	673 €
	nad 17 tun do 19 tun	828 €
	nad 19 tun do 21 tun	982 €
	nad 21 tun do 23 tun	1,144 €
	nad 23 tun do 25 tun	1,295 €
	nad 25 tun do 27 tun	1,452 €

	nad 27 tun do 29 tun	1,599 €
	nad 29 tun do 31 tun	1,755 €
	nad 31 tun do 33 tun	1,964 €
	nad 33 tun do 35 tun	2,172 €
	nad 35 tun do 37 tun	2,375 €
	nad 37 tun do 40 tun	2,582 €
	nad 40 tun	2,790 €
4 a více	do 23 tun	721 €
	nad 23 tun do 25 tun	877 €
	nad 25 tun do 27 tun	1,033 €
	nad 27 tun do 29 tun	1,189 €
	nad 29 tun do 31 tun	1,337 €
	nad 31 tun do 33 tun	1,548 €
	nad 33 tun do 35 tun	1,755 €
	nad 35 tun do 37 tun	1,968 €
	nad 37 tun do 40 tun	2,172 €
	nad 40 tun	2,375 €

Zdroj: Vlastní zpracování dle (Ministerstvo Financí Slovenskej Republiky, 2020)

Příloha XII: Sazba silniční daně v Švýcarsko

Příloha 12 Sazby silniční daně ve Švýcarsku

Švýcarsko					
Osobní automobily:					
Objem	tarif 1	tarif 2	tarif 2 EUR	tarif 3	tarif 3 EUR
do 400 cm ³	0 CHF	245 CHF	232.75 €	257 CHF	244.15 €
od 401 do 600 cm ³	0 CHF	282 CHF	267.90 €	296 CHF	281.20 €
od 601 do 800 cm ³	0 CHF	317 CHF	301.15 €	332 CHF	315.40 €
od 801 do 1000 cm ³	0 CHF	352 CHF	334.40 €	369 CHF	350.55 €
od 1001 do 1200 cm ³	0 CHF	387 CHF	367.65 €	406 CHF	385.70 €
od 1201 do 1400 cm ³	0 CHF	414 CHF	393.30 €	434 CHF	412.30 €
od 1401 do 1600 cm ³	0 CHF	440 CHF	418.00 €	462 CHF	438.90 €
od 1601 do 1800 cm ³	0 CHF	465 CHF	441.75 €	488 CHF	463.60 €
od 1801 do 2000 cm ³	0 CHF	492 CHF	467.40 €	516 CHF	490.20 €
od 2001 do 2200 cm ³	0 CHF	518 CHF	492.10 €	543 CHF	515.85 €
od 2201 do 2400 cm ³	0 CHF	547 CHF	519.65 €	574 CHF	545.30 €
od 2401 do 2600 cm ³	0 CHF	573 CHF	544.35 €	601 CHF	570.95 €
od 2601 do 2800 cm ³	0 CHF	657 CHF	624.15 €	689 CHF	654.55 €
od 2801 do 3000 cm ³	0 CHF	696 CHF	661.20 €	730 CHF	693.50 €
od 3001 do 3200 cm ³	0 CHF	735 CHF	698.25 €	771 CHF	732.45 €
od 3201 do 3400 cm ³	0 CHF	776 CHF	737.20 €	814 CHF	773.30 €
od 3401 do 3600 cm ³	0 CHF	813 CHF	772.35 €	853 CHF	810.35 €
od 3601 do 3800 cm ³	0 CHF	851 CHF	808.45 €	893 CHF	848.35 €
od 3801 do 4000 cm ³	0 CHF	892 CHF	847.40 €	936 CHF	889.20 €
od 4001 do 4200 cm ³	0 CHF	921 CHF	874.95 €	967 CHF	918.65 €
od 4201 do 4400 cm ³	0 CHF	948 CHF	900.60 €	995 CHF	945.25 €
od 4401 do 4600 cm ³	0 CHF	977 CHF	928.15 €	1,025 CHF	973.75 €
od 4601 do 4800 cm ³	0 CHF	1,009 CHF	958.55 €	1,059 CHF	1,006.05 €
od 4801 do 5000 cm ³	0 CHF	1,037 CHF	985.15 €	1,088 CHF	1,033.60 €
od 5001 do 5200 cm ³	0 CHF	1,066 CHF	1,012.70 €	1,119 CHF	1,063.05 €
od 5201 do 5400 cm ³	0 CHF	1,093 CHF	1,038.35 €	1,147 CHF	1,089.65 €
od 5401 do 5600 cm ³	0 CHF	1,123 CHF	1,066.85 €	1,179 CHF	1,120.05 €
od 5601 do 5800 cm ³	0 CHF	1,153 CHF	1,095.35 €	1,210 CHF	1,149.50 €
od 5801 do 6000 cm ³	0 CHF	1,183 CHF	1,123.85 €	1,242 CHF	1,179.90 €
každé 200 cm ³ více	0 CHF	40 CHF	38.00 €	42 CHF	39.90 €

Tarify jsou dle ekologického štítku

Nákladní automobily:		
hmotnost	tarif	tarif v EUR
od 1 do 1.499 tun	575 CHF	546.25 €
od 1.5 do 1.999 tun	815 CHF	774.25 €
od 2 do 2.999 tun	1,003 CHF	952.85 €
od 3 do 3.999 tun	1,212 CHF	1,151.40 €
od 4 do 4.999 tun	1,421 CHF	1,349.95 €
od 5 do 5.999 tun	1,630 CHF	1,548.50 €
od 6 do 6.999 tun	1,771 CHF	1,682.45 €
od 7 do 7.999 tun	1,913 CHF	1,817.35 €
od 8 do 8.999 tun	2,054 CHF	1,951.30 €
od 9 do 9.999 tun	2,195 CHF	2,085.25 €
od 10 do 10.999 tun	2,336 CHF	2,219.20 €
od 11 do 11.999 tun	2,477 CHF	2,353.15 €
od 12 do 12.999 tun	2,618 CHF	2,487.10 €
od 13 do 13.999 tun	2,759 CHF	2,621.05 €
od 14 do 14.999 tun	2,900 CHF	2,755.00 €
od 15 do 15.999 tun	3,036 CHF	2,884.20 €
od 16 do 16.999 tun	3,172 CHF	3,013.40 €
od 17 do 17.999 tun	3,308 CHF	3,142.60 €
od 18 do 18.999 tun	3,444 CHF	3,271.80 €
od 19 do 19.999 tun	3,580 CHF	3,401.00 €
od 20 do 20.999 tun	3,716 CHF	3,530.20 €
od 21 do 21.999 tun	3,852 CHF	3,659.40 €
od 22 do 22.999 tun	3,988 CHF	3,788.60 €
od 23 do 23.999 tun	4,124 CHF	3,917.80 €
od 24 do 24.999 tun	4,260 CHF	4,047.00 €
od 25 do 25.999 tun	4,396 CHF	4,176.20 €
od 26 do 26.999 tun	4,532 CHF	4,305.40 €
od 27 do 27.999 tun	4,668 CHF	4,434.60 €
od 28 do 28.999 tun	4,804 CHF	4,563.80 €
za každou další tunu	136 CHF	129.20 €

Zdroj: Vlastní zpracování dle (Steuer für Personenwagen, 2020)

Příloha XIII: Sazby mýtného Polsko

Příloha 13 Sazby mýtného Polsko

Kategorie 1	Rusocin	Stanisławie	Swarozyn	Pelplin	Kopytkowo	Warlubie	Nowe Marzy	Gruzdjadz	Lisewo	Turzno	Lubicz	Nowa Wies	
5	Rusocin		34.80	48.80	73.60	113.10	147.30	176.00	191.50	222.60	266.90	279.10	298.90
	Stanisławie	34.80		14.00	38.80	78.30	112.50	141.20	156.70	187.70	232.10	244.20	264.10
	Swarozyn	48.80	14.00		24.80	64.40	98.50	127.30	142.70	173.80	218.80	230.30	250.20
	Pelplin	73.60	38.80	24.80		39.50	73.70	102.40	117.90	149.40	193.30	205.40	225.30
	Kopytkowo	113.10	78.30	64.40	39.50		34.20	62.90	78.40	109.40	153.80	165.90	185.80
	Warlubie	147.30	112.50	98.50	73.70	34.20		28.70	44.20	75.30	119.60	131.70	151.60
	Nowe Marzy	176.00	141.20	127.30	102.40	62.90	28.70		15.50	46.50	90.90	103.00	122.90
	Gruzdjadz	191.50	156.70	142.70	117.90	78.40	44.20	15.50		31.10	75.40	87.60	107.40
	Lisewo	222.60	187.70	173.80	149.00	109.40	75.30	46.50	31.10		44.30	56.50	76.40
	Turzno	266.90	232.10	218.10	193.30	153.80	119.60	90.90	75.40	44.30		12.20	32.00
	Lubicz	279.10	244.20	230.30	205.40	165.90	131.70	103.00	87.60	56.50	12.20		19.90
	Nowa Wies	298.90	264.10	250.20	225.30	185.80	151.60	122.90	107.40	76.40	32.00	19.90	

Délka (KM)						
	Konin Wsch.	Kolo	Dąbie	Wartkowiec	Emilia	Zgierz
Kolo	23.991					
Dąbie	40.706	16.715				
Wartkowiec	58.928	34.937	18.222			
Emilia	82.600	58.609	41.894	23.672		
Zgierz	87.749	63.758	47.043	28.821	5.149	
Stryków PPO	99,036	75,045	58,330	40,108	16,436	11,287

Sazba mýtného za průjezd 1km dálnice pro vozidla kategorie 2 - automobily s celkovou přípustnou hmotností do 3.5 tuny (PLN)						
	Konin Wsch.	Kolo	Dąbie	Wartkowiec	Emilia	Zgierz
Kolo	2.40					
Dąbie	4.10	1.70				
Wartkowiec	5.90	3.50	1.80			
Emilia	8.30	5.90	4.20	2.40		
Zgierz	8.80	6.40	4.70	2.90	0.50	
Stryków PPO	9.90	7.50	5.80	4.00	1.60	1.10

Délka (KM)													
	Bielany Wrocławské (PPO Karłowice)	Krajów	Brzezimierz	Przylesie	Prądy	Dąbrowka	Gogolin	Olszowa	Nogowczyce	Łany	Kluszczów	Ostropa	Bojków
Krajów	11.220												
Brzezimierz	25.390	14.170											
Przylesie	40.730	29.510	15.340										
Prądy	69.390	58.170	44.000	28.660									
Dąbrowka	90.800	79.580	65.410	50.070	21.410								
Gogolin	98.330	87.110	72.940	57.600	28.940	7.530							
Olszowa	119.500	108.280	94.110	78.770	50.110	28.700	21.170						
Nogowczyce	125.200	113.980	99.810	84.470	55.810	34.400	26.870	5.700					
Łany	134.620	123.400	109.230	93.890	65.230	43.820	36.290	15.120	9.420				
Kluszczów	143.110	131.890	117.720	102.380	73.720	52.310	44.780	23.610	17.910	8.490			
Ostropa	150.750	139.530	125.360	110.020	81.360	59.950	52.420	31.250	25.550	16.130	7.640		
Bojków	15.721	145.990	131.820	116.480	87.820	66.410	58.880	37.710	32.010	22.590	14.100	6.460	
Sośnica (PPO Żernica)	162.400	151.180	137.010	121.670	93.010	71.600	64.070	42.900	37.200	27.780	19.290	11.650	5.190

Sazba mýtného za průjezd 1km dálnice pro vozidla kategorie 1 - motocykly (PLN)													
	Bielany Wrocławské (PPO Karłowice)	Krajów	Brzezimierz	Przylesie	Prądy	Dąbrowka	Gogolin	Olszowa	Nogowczyce	Łany	Kluszczów	Ostropa	Bojków
Krajów	0.60												
Brzezimierz	1.30	0.70											
Przylesie	2.00	1.50	0.80										
Prądy	3.50	2.90	2.20	1.40									
Dąbrowka	4.50	4.00	3.30	2.50	1.10								
Gogolin	4.90	4.40	3.60	2.90	1.40	0.40							
Olszowa	6.00	5.40	4.70	3.90	2.50	1.40	1.10						
Nogowczyce	6.30	5.70	5.00	4.20	2.80	1.70	1.30	0.30					
Łany	6.70	6.20	5.50	4.70	3.30	2.20	1.80	0.80	0.50				
Kluszczów	7.20	6.60	5.90	5.10	3.70	2.60	2.20	1.20	0.90	0.40			
Ostropa	7.50	7.00	6.30	5.50	4.10	3.00	2.60	1.60	1.30	0.80	0.00		
Bojków	7.90	7.30	6.60	5.80	4.40	3.30	2.90	1.90	1.60	1.10	0.00	0.00	
Sośnica (PPO Żernica)	8.10	7.60	6.90	6.10	4.70	3.60	3.20	2.10	1.90	1.40	0.00	0.00	0.00

Kategorie vozidla	Sazby elektronického mýtného pro státní silnice třídy GP a G nebo jejich úseky, ve kterých se vybírá elektronické mýtné			
	Sazba elektronického poplatku za průjezd 1km státní silnice (v PLN)			
	Třídy vozidel v EURO v závislosti na emisních limitech (1)			
	max. EURO 2	EURO 3	EURO 4	min. EURO 5
1	2	3	4	5
Motorová vozidla s maximální přípustnou hmotností (2) nad 3.5 t a pod 12 t	0.32	0.28	0.22	0.16
Motorová vozidla s maximální přípustnou hmotností (2) alespoň 12 t	0.42	0.37	0.29	0.21
Autobusy bez ohledu na maximální přípustnou hmotnost	0.32	0.28	0.22	0.16

Zdroj: Vlastní zpracování dle (Systém Viatoll, 2020)